

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR -
MATRIZ**

FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES

**TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL
TÍTULO DE INGENIERÍA EN CONTABILIDAD Y AUDITORÍA
C.P.A.**

**ANÁLISIS DEL IMPACTO DE LAS SALVAGUARDIAS
APLICADAS AL SECTOR AUTOMOTRIZ ECUATORIANO
DURANTE EL PERÍODO 2015 - 2017**

MELANIE ISABEL JIMÉNEZ MÉNDEZ

DIRECTOR: MBA. MARIANO MERCHÁN FOSSATI

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN: SISTEMA TRIBUTARIO EN EL
ECUADOR**

QUITO, JULIO 2018

DIRECTOR:

MBA. Mariano Merchán Fossati

INFORMANTES:

Mgtr. Efraín Becerra

Mgtr. Francisco Viteri

AGRADECIMIENTO

Agradezco a mi mamá y Anto, quienes fueron las personas que siempre tuve a mi lado en cada logro y caída que he experimentado.

Melanie

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN		1
1	APLICACIÓN DE LAS SALVAGUARDIAS DENTRO DE LA ECONOMÍA DE UN PAÍS	2
1.1	Organización Mundial del Comercio (OMC).....	2
1.2	Miembros, asociaciones y administración de la OMC	5
1.3	Proceso de Adhesión para ser un Miembro de la OMC	5
1.4	Ramas de Actuación de la OMC	6
1.5	Organismos de control para las salvaguardias.....	10
1.6	Normativa de las salvaguardias por la OMC.....	14
1.6.1	Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT de 1994) ..	14
1.6.2	Acuerdo de las salvaguardias de la OMC.....	16
1.7	Aplicación de las salvaguardias en países de Latinoamérica	25
1.7.1	Ejemplos de economías que aplicaron medidas para la protección de su producción	25
1.8	Legislación y resoluciones ecuatorianas sobre las salvaguardias.....	26
2	SECTOR AUTOMOTRIZ.....	28
2.1	Producción y ensamblaje de vehículos en el territorio ecuatoriano	28
2.1.1	Generalidades del sector automotriz.....	28
2.1.2	Conformación del sector automotor del Ecuador	30
2.1.3	Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE).....	31
2.1.4	Políticas públicas	32
2.2	Importación de vehículos en Ecuador	34
2.2.1	Importación de vehículos y llantas durante los años 2015 y el 2016	34
2.2.2	Importaciones en el Ecuador durante el año 2017.....	37
2.3	Exportación de vehículos desde Ecuador	38
2.4	Ventas del sector automotriz	39
2.4.1	Generalidades del Sector automotriz	39
2.4.2	Venta de vehículos por provincia	44

2.4.3	Contribuciones del Sector automotriz	46
3	VENTAJAS Y DESVENTAJAS QUE TRAJÓ AL SECTOR AUTOMOTRIZ LA APLICACIÓN DE LAS SALVAGUARDIAS	49
3.1	Incidencia salvaguardias en el PIB Ecuador.....	49
3.1.1	Producto Interno Bruto	49
3.1.2	PIB generado por el sector automotriz	52
3.2	Prolongación salvaguardias en el Ecuador	55
3.3	Impactos de las salvaguardias en el sector automotriz	56
3.4	Análisis de las Empresas más significativas del sector automotriz ecuatoriano	57
4	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	59
4.1	Conclusiones.....	59
4.2	Recomendaciones	59
	REFERENCIAS.....	61
	ANEXOS.....	66
	Anexo 1: Miembros OMC	67
	Anexo 2: Ventas de vehículos por provincial (En unidad / % de participación 2016 – 2017).....	72
	Anexo 3: Análisis financiero de las principales compañías del sector automotriz ecuatoriano.....	73

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Países Observadores de la OMC	5
Tabla 2: Aspectos relevantes de los miembros de COMEX.....	11
Tabla 3: Venta de automóviles en Ecuador año 2017 y Ene - May 2018.....	29
Tabla 4: Conformación del Sector Automotriz.....	30
Tabla 5: Resumen de la Industria Automotriz (En unidades, 2000-2017)	44
Tabla 6: Producto Interno Bruto por industria del transporte	52
Tabla 7: Importaciones FOB por uso o destino económico 2015 - 2017	55
Tabla 8: Ventas de vehículos según marca en Ecuador 2011 - 2016	58

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Composición de la Organización Mundial de Comercio	4
Figura 2: Ramas de Actuación de la OMC	8
Figura 3: Ramas de apoyo de la OMC.....	9
Figura 4: Miembros del COMEX	10
Figura 5: Instituciones miembros del COMEX con voz pero sin derecho al voto	13
Figura 6: Excepciones en la aplicación de salvaguardia en el Ecuador.....	27
Figura 7: Logotipo AEADE.....	31
Figura 8: Políticas y Regulaciones Gubernamentales.....	33
Figura 9: Importación Anual de Vehículos (En unidades, 2000 – 2016)	35
Figura 10: Países exportadores de neumáticos	36
Figura 11: Importación de llantas (En miles de unidades, 2004 – 2016)	37
Figura 12: Exportación de Vehículos 2000 - 2016	39
Figura 13: Ventas de vehículos por provincial En unidades / % de participación 2016 – 2017	46
Figura 14: Carga tributaria vehículos nuevos de P.V.P. USD 19.900	47
Figura 15: Carga tributaria vehículos nuevos de P.V.P. USD 30.00 y 40.000	48
Figura 16: Carga tributaria vehículos nuevos de P.V.P. USD 70.000	48
Figura 17: PIB Industria transporte en millones USD	53

RESUMEN EJECUTIVO

Durante el año 2015, Ecuador estaba atravesando una situación económica difícil ya que el precio del barril del petróleo descendió drásticamente y las importaciones que se realizaban dentro del territorio ecuatoriano habían superado significativamente a las exportaciones, por lo que la balanza de pagos fue afectada. El gobierno ecuatoriano decidió actuar frente a este fenómeno, por medio de la aplicación de medidas de urgencia llamadas salvaguardias, las mismas que están reguladas por el marco conceptual de la Organización Mundial del Comercio, conocido con el nombre de GATT.

Este trabajo procura analizar el impacto de las salvaguardias impuestas durante del 2015 y su repercusión hasta el año 2017 en la industria automotriz del Ecuador. El contenido del trabajo está compuesto por explicación de normativa detallada en el GATT, variación de ventas dentro del sector automotriz, descripción de las resoluciones e impuestos aplicados, composición del precio de venta de un vehículo que incluyen los impuestos correspondientes, repercusión negativa en la actividad económica de las compañías que están relacionadas directo o indirectamente al sector automotor.

Adicionalmente, se realizó un análisis del comportamiento de las importaciones y exportaciones de vehículos, las marcas y tipos de automóviles adquiridos en el mercado ecuatoriano durante el año 2015 al 2017 y como afectó la disminución de la demanda de los vehículos en los estados financieros de las tres compañías más grandes en Ecuador, dedicadas a la comercialización de automóviles.

A consecuencia de la implementación de las salvaguardias, se impulsó el consumo de la producción interna del país, sin embargo, el sector industrial del Ecuador no poseía la suficiente capacidad productiva para satisfacer la demanda de todos los consumidores. Un detalle muy importante fue que las empresas ecuatorianas necesitaban para producir algún insumo o material que no se hallaba dentro del país o no existía el insumo con las característica y calidad requerida por los fabricantes, por lo que las importaciones continuaron y al mismo tiempo la producción nacional se encareció por las sobretasas arancelarias. Los precios de la producción interna llegaron a tener costos similares a los

bienes importados y el sector productivo tuvo que elevar el precio de venta, debido al incremento del costo por las salvaguardias.

INTRODUCCIÓN

En tiempo de crisis, los gobernantes de una nación ponen en marcha estrategias para mejorar la economía dentro de un país, tomando en cuenta el bienestar de los consumidores.

Ecuador fue afectado directamente por la disminución en el precio del barril de petróleo y por el exceso de las importaciones que se habían realizado hasta el 2015, por lo que el gobierno de Rafael Correa presentó la solicitud para la adopción de una medida arancelaria de urgencia a la Organización Mundial del Comercio (OMC) con el fin de limitar las importaciones al país, dicha solicitud fue aprobada después de verificar que el gobierno ecuatoriano cumpla con la normativa llamada GATT que describe las condiciones para aplicar las salvaguardias y su desactivación paulatinamente en una economía.

1 APLICACIÓN DE LAS SALVAGUARDIAS DENTRO DE LA ECONOMÍA DE UN PAÍS

1.1 Organización Mundial del Comercio (OMC)

La OMC nació de las negociaciones que fueron realizadas entre los años 1986 y 1994 con el nombre de la Ronda de Uruguay, la cual procuraba que cualquier tipo de acuerdo comercial se mantenga dentro del marco del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT). Actualmente la OMC tiene 164 países miembros, de los cuales 117 son territorios aduaneros que se están desarrollando. Este organismo funciona con la ayuda de una secretaría que su sede se encuentra ubicada en la ciudad de Ginebra, Suiza; la secretaría maneja un presupuesto anual aproximadamente de 200 millones de francos suizos lo que equivale a 180 millones de dólares de los Estados Unidos de América o 130 millones de euros. Los idiomas que se manejan en esta institución son tres: francés, español e inglés.

La aprobación de alguna decisión se la realiza por medio de un consenso donde participan todos los integrantes de la OMC. Es imprescindible conocer que el nivel jerárquico más alto es la Conferencia Ministerial, la cual toma sesión cada dos años para tratar asuntos de acuerdos comerciales multilaterales y está conformada por los representantes de cada país miembro, o uniones aduaneras. También el Consejo General es muy importante ya que es el órgano decisorio de la OMC, está compuesto por embajadores y actualmente su presidente es el Embajador Xavier Carim de Sudáfrica (OMC, 2017).

La función de la OMC es proporcionar guías para colocar obstáculos comerciales para salvaguardar a los consumidores, y que los productos que se intercambian e ingresan a un país no lleven consigo algún tipo de enfermedad que se propague. Su propósito es eliminar las dificultades para negociar desde cualquier parte del mundo, logrando un mercado libre que arroje resultados positivos para todos los involucrados en un determinado convenio; y sus actividades principales son:

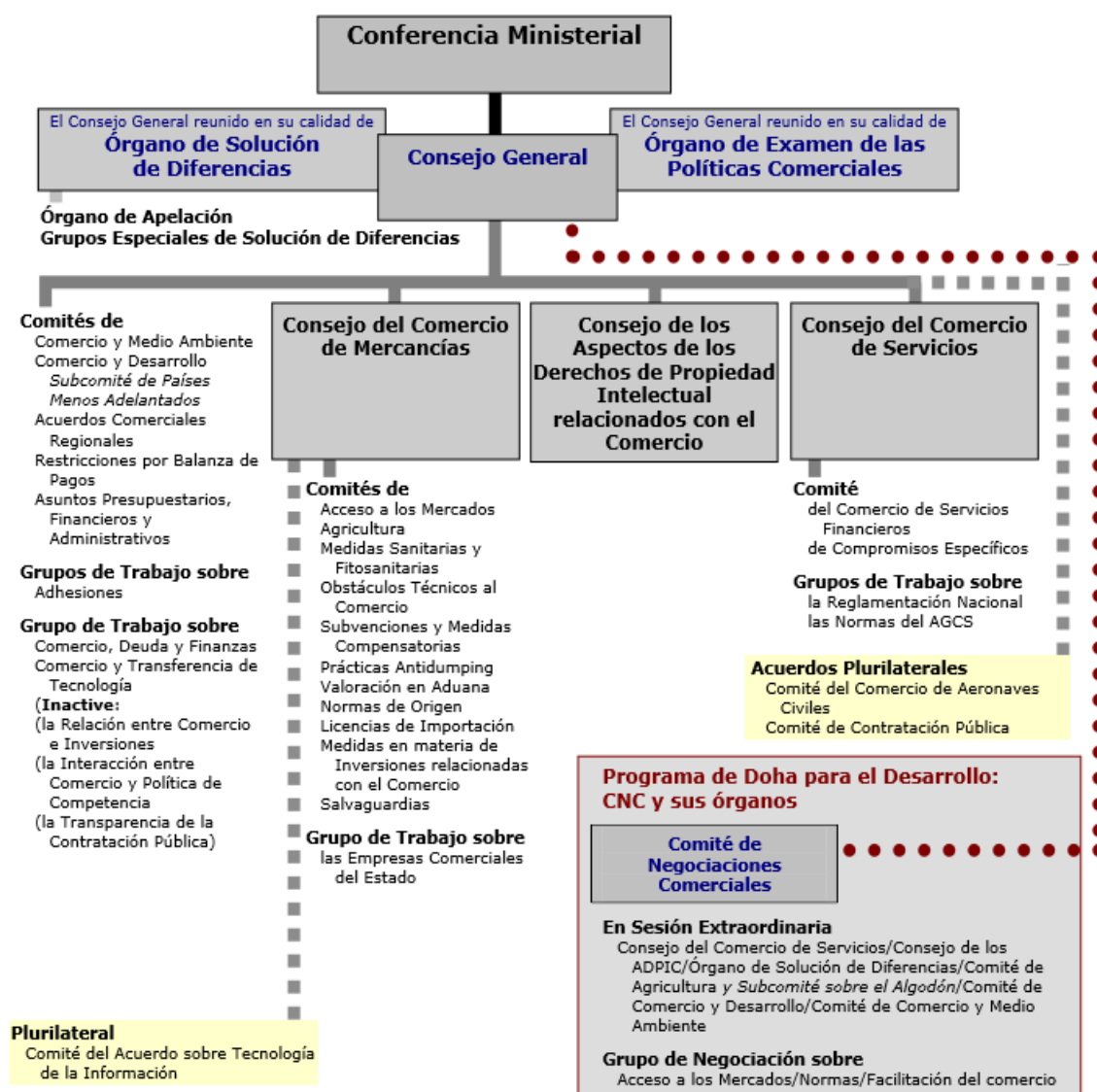
- Reducción de trabas para la comercialización.

- Vigilancia de las normas establecidas para las transacciones.
- Mejora de las habilidades de negociación a los entes gubernamentales de los países que se encuentran en vías de desarrollo.
- Realización de estudios económicos.
- Comunicación del propósito de las actividades de la OMC. (OMC, 2017)

El corazón de esta organización a favor de las negociaciones mercantiles son los Acuerdos de la OMC, ya que en estos documentos se encuentran redactadas las políticas comerciales ya establecidas con sus respectivos límites, este escrito contiene las firmas de los gobernantes de los países que mantienen intercambio comercial, es decir cumple la naturaleza de un contrato para que los gobiernos participantes en el trueque cumplan con todo lo ofrecido en cuanto a actividades sociales y medioambientales (Organización Mundial del Comercio, 2017).

La OMC que se dedica a la negociación internacional asegura que no existan ventajas especiales para ningún país que participa, ya que practica el valor de la igualdad, sin embargo, es más comprensivo con las economías que están surgiendo porque requieren un plazo más extenso para adaptarse a los lineamientos de la OMC para incluirse en el proceso de comercio; conjuntamente brida una guía jurídica de la aplicación e implementación de los acuerdos que ayuda a resolver conflictos o desacuerdos.

Para entender mejor a la OMC es importante conocer cuál es la estructura de la misma. Todos los miembros de la OMC tienen la potestad de ser partícipes en los comités, congresos, consejos y entre otros, sin embargo, para intervenir en el Órgano de Apelación es constituido por grupos especiales de acuerdos plurilaterales (OMC, 2017).



	Rinden informe al Consejo General o a un órgano subsidiario.
	Rinden informe al Órgano de Solución de Diferencias.
	Los Comités de los Acuerdos plurilaterales rinden información de sus actividades al Consejo General o al Consejo del Comercio de Mercancías, aunque no todos los miembros de la OMC hayan formado los acuerdos.
	El Comité de Negociaciones Comerciales rinde informe al Consejo general

Figura 1: Composición de la Organización Mundial de Comercio

Fuente: OMC

El Consejo General realiza reuniones donde desenvuelve su papel de órgano de Examen de las Políticas Comerciales y Órgano de Solución de diferencias (OMC, 2017).

1.2 Miembros, asociaciones y administración de la OMC

Desde el 29 de julio del 2016 los miembros de la Organización Mundial del Comercio son 164 países y adicionalmente existen 23 países en condición de observadores, como se puede ver en la Tabla 1. (Ver Anexo 1) (OMC, 2017).

Tabla 1: Países Observadores de la OMC

Andorra	Comoras	República Libanesa
Argelia	Etiopía	Santa Sede
Azerbaiyán	Guinea Ecuatorial	Santo Tomé y Príncipe
Bahamas	Irán	Serbia
Belarús	Iraq	Somalia
Bhután	Libia	Sudán
Bosnia y Herzegovina	República Árabe Siria	Sudán del Sur
Uzbekistán	Timor-Leste	

Para pertenecer a la OMC, el país postulante debe intervenir en las negociaciones internacionales, las mismas que están legisladas bajo normas que respetan los mercados donde se realizaran las transacciones. El mayor privilegio de ser miembro de la OMC es la seguridad en los tratados comerciales que se los lleva a cabo.

1.3 Proceso de Adhesión para ser un Miembro de la OMC

Todo territorio que posea su autonomía en su legislación mercantil puede ser parte de la OMC, Este proceso cuenta con cuatro etapas las que se describirán a continuación: (OMC, 2017).

- Primera: Régimen de comercio

El País soberano realiza la solicitud para ser parte de la OMC, donde se presenta y explica su normativa comercial y económica que actualmente se está llevando a cabo dentro del territorio, estableciendo una relación con los tratados que están vigentes en este organismo. Este requerimiento debe realizarse por medio de un

memorándum, el que será evaluado por un equipo que está compuesto por todos los participantes activos de la OMC.

- Segunda: Despliegue de productos y servicios a ofrecer

Una vez que el equipo de trabajo mencionado en la etapa uno conoce a profundidad las políticas comerciales y económicas del país analizado, se procede a iniciar el proceso de diálogo sobre tipos arancelarios, normas de acceso a los mercados y el intercambio de los bienes y servicios, estos conversatorios son muy complejos y extensos, se los puede comparar a la duración de las negociaciones comerciales multilaterales que se ejecutan. Cabe resaltar que el nuevo miembro de la OMC contará con los mismos beneficios que poseen el resto de los países ya que se ejecuta su principio de la no discriminación ya que todo se resuelve con disposiciones normales para todos.

- Tercera: Condiciones de adhesión

Las condiciones de adhesión se las redactan dentro de un informe que es el resultado de los conversatorios bilaterales que adjunta el protocolo de integración y listas de compromisos del nuevo miembro.

- Cuarta: Decisión del Consejo General

La etapa final consiste en presentar la documentación de la adhesión al Consejo general o a la Conferencia Ministerial de la OMC y se somete a la votación, si la mayoría de los dos tercios de los integrantes de este foro están a favor de la integración del país solicitante, el nuevo miembro firma el protocolo y se une a la organización.

1.4 Ramas de Actuación de la OMC

En la Figura 2, se presentan las ramas de acción de la Organización Mundial del Comercio, ya que esta institución interviene en negociaciones comerciales ya sea de bienes, servicios o propiedad intelectual; aplicación y vigilancia de las negociaciones;

soluciones a las controversias que surgen en el proceso de establecer convenios; creación de marcos conceptuales que permiten el perfeccionamiento de la capacidad de comercialización de los países en vías de desarrollo y por último la proyección al exterior, que se refiere en la difusión de las actividades que se realizan en la OMC. Adicionalmente, en la Figura 3 se observa las ramas de actuación de la Organización Mundial del Comercio y varias propuestas que la OMC apoya, las mismas que son:

- La no discriminación
- Apertura
- Previsibilidad y transparencia
- Competencia
- Ser más beneficioso para los países en desarrollo
- Protección al medio ambiente

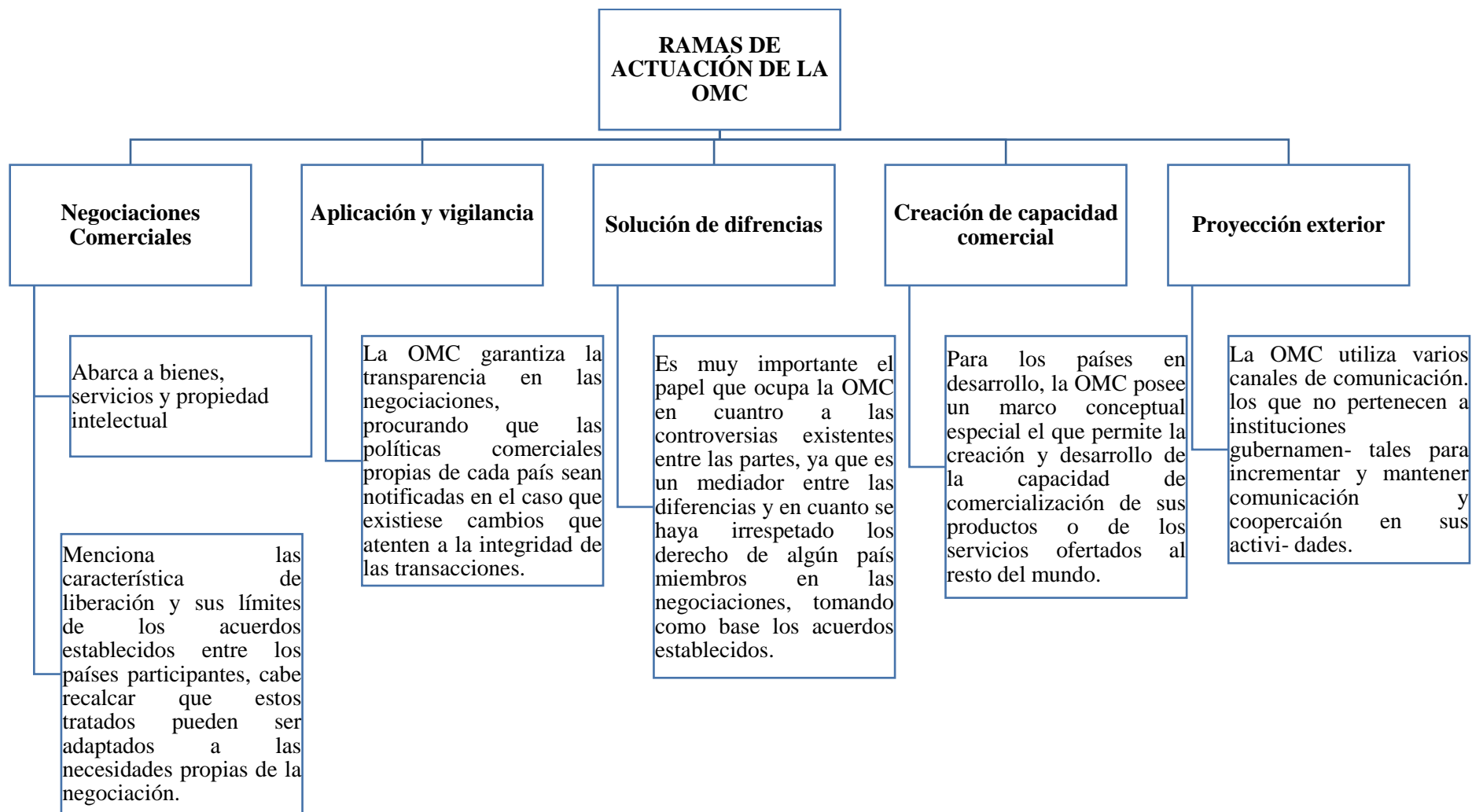


Figura 2: Ramas de Actuación de la OMC

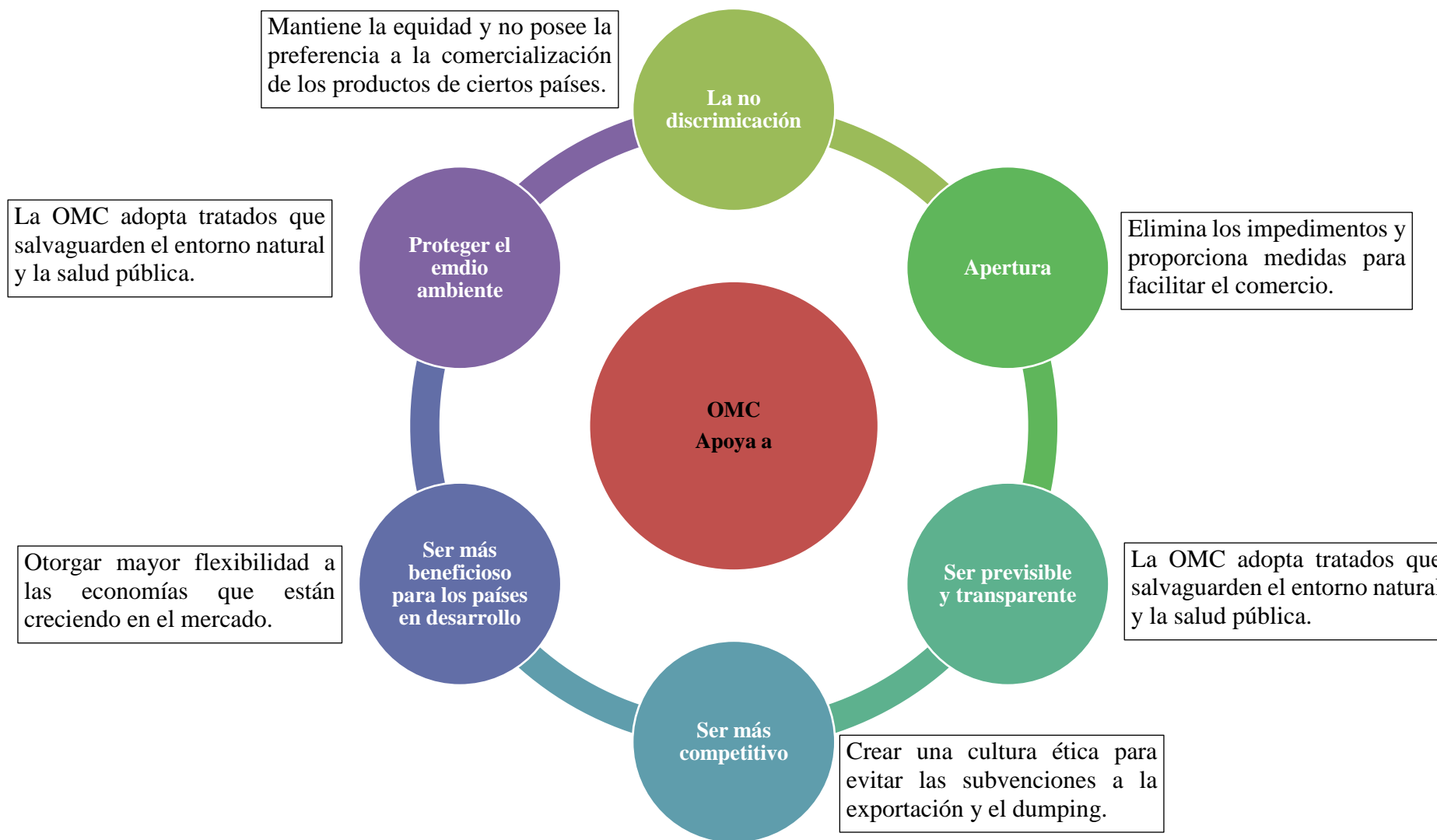


Figura 3: Ramas de apoyo de la OMC

1.5 Organismos de control para las salvaguardias

En el Ecuador, el comité de Comercio Exterior (COMEX) es el organismo que se dedica a la formulación y aprobación de normas públicas a nivel nacional para salvaguardar la estabilidad comercial dentro del territorio ecuatoriano, adicionalmente este ente estatal regula todos los aspectos relacionados a las transacciones mercantiles (Ministerio de Comercio Exterior, 2018).




Según el decreto ejecutivo N° 25, se menciona que los miembros del COMEX son las siguientes instituciones: (Correa, 2013)



Figura 4: Miembros del COMEX

A continuación, en la Tabla 2 se explica cuáles son las atribuciones de los miembros del COMEX y una leve explicación de los mismo.

Tabla 2: Aspectos relevantes de los miembros de COMEX

Miembro COMEX	Descripción	Atribuciones
 <p>Ministerio de Comercio Exterior</p>	<p>“Ente rector de la Política de Comercio Exterior e Inversiones, que propicia, de manera estratégica y soberana la inserción económica y comercial del país en el contexto internacional” (Ministerio de Comercio Exterior, 2018)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Impulsar negociaciones y acuerdos internacionales. - Incorporación en mercados internacionales - Promover estrategias para el posicionamiento de producto ecuatoriano en el exterior.
 <p>Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuacultura y Pesca</p>	<p>“Institución rectora del multisector, para regular, normar, facilitar, controlar, y evaluar la gestión de la producción agrícola, ganadera, acuícola y pesquera del país; promoviendo acciones que permitan el desarrollo rural y propicien el crecimiento sostenible de la producción” (Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuacultura y Pesca, 2018)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Impulsar la productividad en el sector agrícola ecuatoriano. -Generar valor agregado a la agricultura, ganadería y pesca para elevar la competitividad a nivel mundial. - Facilitar la modernización del agro.
 <p>Ministerio de Industrias y Productividad</p>	<p>“Formular y ejecutar políticas públicas, para la transformación del patrón de especialización industrial, que genere condiciones favorables para el Buen</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Impulsar la capacidad productiva. -Incrementar el volumen de las exportaciones.

Miembro COMEX	Descripción	Atribuciones
	Vivir.” (Ministerio de Industrias y Productividad, 2018)	-Desarrollo productivo reflejado en la calidad de los productos. -Implementación de alternativas y estrategias para la disminución de las importaciones.
 Ministerio de Economía y Finanzas	Entidad que realiza la “Formulación y ejecución de la política fiscal de ingresos, gastos y financiamiento público; que garantice la sostenibilidad, estabilidad, equidad y transparencia de las finanzas públicas.” (Ministerio de Economía y Finanzas, 2018)	- Velar por la sostenibilidad Sector Público - Gestionar de manera eficiente y eficaz los recursos del Estado para el financiamiento del sector público
 Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo	“Institución pública encargada de realizar la planificación nacional en forma participativa incluyente y coordinada para alcanzar el Buen Vivir que anhelamos todas y todos los ecuatorianos.” (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, 2018)	-Planificar para llevar al Ecuador al desarrollo, mediante análisis a profundidad de la situación del país para implementar estrategias que atraigan la inversión extranjera. - Mejor la gestión pública para que sea transparente y eficiente.

Adicionalmente, existen otras entidades que forman parte del COMEX, con voz, pero sin voto alguno, las mismas que se observan en la Figura 5. Los miembros que poseen esta condición participar son las siguientes instituciones gubernamentales: Ministerio

Coordinador de la Producción, Empleo y Competitividad; Ministerio Coordinador de la Producción, Empleo y Competitividad; Ministerio Coordinador de la Política Económica, Servicio Nacional de Aduana del Ecuador y otras entidades que sean determinadas por el Presidente de la República por el medio de decreto ejecutivo puedan participar tomando la palabra dentro de las reuniones que realice el COMEX, sin embargo, dicha intervención no será tomada en cuenta para la decisión final.

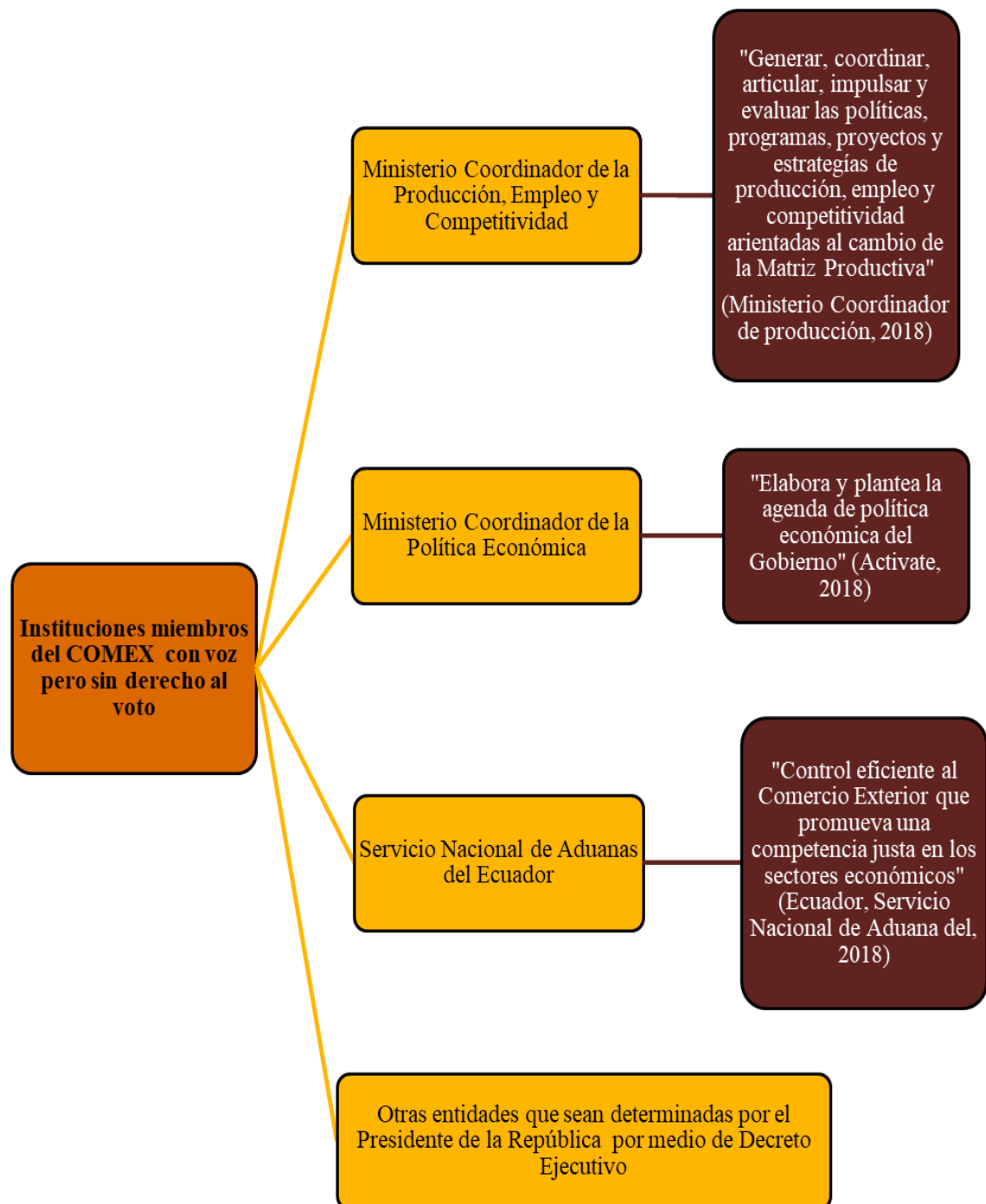


Figura 5: Instituciones miembros del COMEX con voz pero sin derecho al voto

1.6 Normativa de las salvaguardias por la OMC

La Organización Mundial del Comercio (OMC) ha creado un marco conceptual que menciona el seguimiento de las normas de las transacciones internacionales multilaterales, llamado GATT, cuyas siglas en inglés significan: General Agreement on Tariffs and Trade y su traducción al español, la cual es: Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio.

1.6.1 Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT de 1994)

Como señala, GATT de 1994:

Los Gobiernos del Commonwealth de Australia, Reino de Bélgica, Birmania, Estados Unidos del Brasil, Canadá, Ceilán, República de Cuba, República Checoslovaca, República de Chile, República de China, Estados Unidos de América, República Francesa, India, Líbano, Gran Ducado de Luxemburgo, Reino de Noruega, Nueva Zelanda, Reino de los Países Bajos, Paquistán, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Rhodesia del Sur, Siria y Unión Sudafricana.

Reconociendo que sus relaciones comerciales y económicas deben tender al logro de niveles de vida más altos, a la consecución del pleno empleo y de un nivel elevado, cada vez mayor, del ingreso real y de la demanda efectiva, a la utilización completa de los recursos mundiales y al acrecentamiento de la producción y de los intercambios de productos.

Deseosos de contribuir al logro de estos objetivos, mediante la celebración de acuerdos encaminados a obtener, a base de reciprocidad y de mutuas ventajas, la reducción substancial de los aranceles aduaneros y de las demás barreras comerciales, así como la eliminación del trato discriminatorio en materia de comercio internacional.

Acuerdan, por conducto de sus representantes, Acuerdo General Sobre Aranceles Aduaneros y Comercio.

Dentro del Acuerdo General sobre aranceles Aduaneros y Comercio, existen 37 artículos que regulan la transaccionalidad en los acuerdos internacionales de comercio, sin embargo, no concentraremos en el artículo que trata específicamente a las medidas de urgencia sobre la importación de productos determinados, la cual será explicada a continuación:

Artículo XIX

Medidas de urgencia sobre la importación de productos determinados

1. a) Si, como consecuencia de la evolución imprevista de las circunstancias y por efecto de las obligaciones, incluidas las concesiones arancelarias, contraídas por una parte contratante en virtud del presente Acuerdo, las importaciones de un producto en el territorio de esta parte contratante han aumentado en tal cantidad y se realizan en condiciones tales que causan o amenazan causar un daño grave a los productores nacionales de productos similares o directamente competidores en ese territorio, dicha parte contratante podrá, en la medida y durante el tiempo que sean necesarios para prevenir o reparar ese daño, suspender total o parcialmente la obligación contraída con respecto a dicho producto o retirar o modificar la concesión.

b) Si una parte contratante ha otorgado una concesión relativa a una preferencia y el producto al cual se aplica es importado en un territorio de dicha parte contratante en las circunstancias enunciadas en el apartado a) de este párrafo, en forma tal que cause o amenace causar un daño grave a los productores de productos similares o directamente competidores, establecidos en el territorio de la parte contratante que se beneficie o se haya beneficiado de dicha preferencia, esta parte contratante podrá presentar una petición a la parte contratante importadora, la cual podrá suspender entonces total o parcialmente la obligación contraída o retirar o modificar la concesión relativa a dicho producto, en la medida y durante el tiempo que sean necesarios para prevenir o reparar ese daño.

2. Antes de que una parte contratante adopte medidas de conformidad con las disposiciones del párrafo 1 de este artículo, lo notificará por escrito a las 541 PARTES CONTRATANTES con la mayor anticipación posible. Les facilitará, además, así como a las partes contratantes que tengan un interés substancial como exportadoras del producto de que se trate, la oportunidad de examinar con ella las medidas que se proponga adoptar. Cuando se efectúe dicha notificación previa con respecto a una concesión relativa a una preferencia, se mencionará a la parte contratante que haya solicitado la adopción de dicha medida. En circunstancias críticas, en las que cualquier demora entrañaría un perjuicio difícilmente reparable, las medidas previstas en el párrafo 1 de este artículo podrán ser adoptadas provisionalmente sin consulta previa, a condición de que ésta se efectúe inmediatamente después de que se hayan adoptado las medidas citadas.

3. a) Si las partes contratantes interesadas no logran ponerse de acuerdo en lo concerniente a dichas medidas, la parte contratante que tenga el propósito de adoptarlas o de mantener su aplicación estará facultada, no obstante, para hacerlo así. En este caso, las partes contratantes afectadas podrán, no más tarde de noventa días después de la fecha de su aplicación, suspender, cuando expire un plazo de treinta días a contar de la fecha en que las partes contratantes reciban el aviso escrito de la suspensión, la aplicación, al comercio de la parte contratante que haya tomado estas medidas o, en el caso previsto en el apartado b) del párrafo 1 de este artículo, al comercio de la parte contratante que haya pedido su adopción, de concesiones u otras obligaciones substancialmente equivalentes que resulten del presente Acuerdo y cuya suspensión no desapruében las partes contratantes.

b) Sin perjuicio de las disposiciones del apartado a) de este párrafo, si medidas adoptadas sin consulta previa en virtud del párrafo 2 de este artículo causan o amenazan causar un daño grave a los productores nacionales de productos afectados por tales medidas, dentro del territorio de una parte contratante, ésta podrá, cuando toda demora al respecto pueda causar un perjuicio difícilmente reparable, suspender, tan pronto como se apliquen dichas medidas y durante todo el período de las consultas, concesiones u otras obligaciones en la medida necesaria para prevenir o reparar ese daño.

1.6.2 Acuerdo de las salvaguardias de la OMC

A continuación, se presenta una interpretación del Acuerdo de las Salvaguardia.

Los miembros de la OMC buscando la mejor manera para fortalecer el comercio mundial basado en el GATT de 1994, reconocen que es necesario establecer el control en la importación de bienes para que existan medidas multilaterales sobre las salvaguardias por lo que se redactaron disposiciones generales para la aplicación de una sobretasa a las importaciones.

Disposiciones Generales

Estas normas que se van a explicar están previstas en el Artículo XIX del GATT de 1994

- **Condiciones**

La Unión Aduanera o Gobierno, es decir un miembro podrá ejecutar una medida de salvaguardia a un determinado producto o productos, cuando la importación de dichos bienes haya incrementado su cantidad significativamente y en relación a la producción nacional del mismo producto o productos similares causen una amenaza por el decremento de su consumo interno. La implantación de la salvaguardia será realizada independientemente del lugar que sea exportado.

La interpretación de este Acuerdo está libre de prejuicio sobre la relación existente entre el artículo XIX y el párrafo 8 del artículo XXIV del GATT de 1994.

- **Investigación**

Un miembro tendrá derecho a la aplicación de salvaguardias siempre y cuando se haya llevado a cabo una investigación por parte de un organismo competente que representa al miembro, esto debe estar en armonía con lo dispuesto en el artículo X del GATT de 1994. La investigación debe ser pública para que las partes interesadas, quienes son los exportadores e importadores y demás involucrados puedan expresar su opinión, presentar evidencia que respalde su criterio para la ejecución de las salvaguardias. Posteriormente las autoridades elaboran un informe que indique y explique las conclusiones finales que se han llevado a cabo sobre la medida de sobretasa a los productos en cuestión. Por las características del tipo de información que se manejará, se la cataloga como confidencial, por lo que la divulgación de la misma será bajo el permiso de las autoridades competentes. Las partes que proporcionan información susceptible deberán realizar resúmenes no confidenciales para su exposición públicamente siempre y cuando la información a tratarse pueda ser resumida sin revelar aspectos muy importantes, caso contrario no se podrá realizar dicho resumen, adjuntado una justificación.

- **Determinación de la existencia de daño grave o de amenaza de daño grave**

Efectos del Acuerdo

- a. En disposición al presente Acuerdo, se entenderá por “daño grave” a la reducción significativa de una rama de producción nacional de un determinado producto o productos.
- b. Amenaza de daño grave es la alta probabilidad inminente de la presencia de un daño grave, para la determinación de una amenaza de daño grave se necesita el sustento en hechos mas no hipótesis.
- c. Una rama de producción nacional hace referencia al conjunto de proveedores de los bienes similares o competidores que maniobren dentro del mismo mercado y que la producción conjunta sea una porción importante en la producción total nacional de dichos productos.

- d. Las autoridades competentes se encargarán de realizar un examen de todos los factores que compongán una amenaza de daño grave a una determinada rama de producción, esta indagación debe ser de carácter objetivo y cuantificable, por ejemplo la presentación del aumento de la importaciones en términos absolutos, la participación de los productos importados dentro del mercado interno, variación de la ventas de esa rama de producción, productividad, utilización de la capacidad, ganancias o pérdidas y las plazas de empleo que genera.
- e. No se considerará daño grave si las autoridades competentes no poseen evidencia suficiente que respalde la relación de causa y efecto del aumento de las importaciones de ciertos productos y ocasione el aumento del daño grave o la amenaza de daño grave. Cuando existan otros factores diferentes del incremento de las importaciones, pero de la misma manera causen daño a la producción nacional no se podrá imputarlo al aumento de las importaciones.
- f. Se presentará de forma inmediata por parte de las autoridades competentes el análisis de la investigación cumpliendo con lo detallado en el artículo 3 del presente Acuerdo, respaldado con las pruebas obtenidas por el estudio de los factores involucrados.

- **Aplicación de medidas de salvaguardias**

Los miembros que desean reducir la cantidad de las importaciones dentro de su país o de sus negociaciones deberán estudiar las alternativas para determinar cuál de ellas es la más adecuada y beneficiosa para cumplir con su objetivo. La utilización de las sobretasas para la restricción de las importaciones será tomada por un miembro solo para evitar o remediar la amenaza del daño grave. Si se escoge una restricción cuantitativa, no se disminuirá el volumen de las importaciones comparado con el nivel de un periodo más reciente; se entiende por el nivel de importaciones al promedio de las importaciones en los tres últimos años más significativos. En el caso de fijar un nivel diferente al ya explicado, se debe realizar una justificación que describa concretamente que apearse al nivel de importaciones determinado generaría un daño grave o no permitiría prevenir dicho fenómeno.

En el caso que existiera un contingente entre los países suministradores de los productos importados, el miembro debe realizar negociaciones para llegar a un acuerdo por la distribución del contingente, esta repartición se basa en la cantidad o el valor total de las importaciones que cada proveedor realizaba con el país miembro en base a el periodo más representativo en el pasado. Un miembro tiene la opción de no apegarse a realizar negociaciones para llegar a un acuerdo para la distribución de la cantidad o valor total de las importaciones que cada proveedor realiza en el país; esto se puede compensar con consultas bajo el auspicio del Comité de Salvaguardias y que demuestre lo siguiente:

- En el caso de ciertos miembros proveedores su porcentaje de importaciones haya aumentados desproporcionadamente respecto al incremento total de las importaciones del producto en el periodo más significativos.
- Presentar los motivos debidamente justificados para no apegarse a las negociaciones con proveedores en cuanto al valor o cantidad de importaciones a realizar dentro del país.
- Todos los proveedores del producto en cuestión tienen condiciones igualitarias.

La duración de cualquier medida no superar el periodo descrito en el artículo 7 párrafo 1.

- **Medidas de salvaguardias provisionales**

Un miembro podrá aplicar salvaguardias temporalmente en circunstancias críticas en cuanto existe la amenaza latente de daño grave. La duración de esta restricción de importación no podrá excederse a 200 días, durante ese periodo de tiempo es pertinente aplicar el contenido de los artículos 1 al 7 y 12.

Las medidas de salvaguardias deben buscar la manera de incrementar los aranceles, sin embargo, después de la investigación que está explicada en el artículo 2, se determina que el aumento de las importaciones no genera daño grave o amenaza de

ello a una rama de producción nacional, se procederá a realizar un reembolso lo más rápido posible.

- **Duración y examen de las medidas de salvaguardia**

Un miembro tendrá la posibilidad de aplicar salvaguardias específicamente en un periodo determinado y en el cual exista la necesidad de prevenir o eliminar un daño grave. No se podrá exceder a 4 años la aplicación de esta medida de restricción de importaciones.

Se podrá extender el periodo de 4 años mencionado en el párrafo anterior, cuando las autoridades del país importador determinen que las salvaguardias son las medidas necesarias para prevenir o eliminar un daño grave y que existen evidencia que la rama de producción nacional está siendo reamoldada.

El tiempo total en el que se puede adoptar una salvaguardia, tomando en cuenta los 200 días de aplicación provisional, y la prórroga no superará los 8 años. El miembro deberá liberar las salvaguardias sucesivamente en lapsos de tiempos regulares.

Sin embargo, si la duración excede tres años, el miembro debe evaluar las circunstancias, promediando el periodo de aplicación de la misma, y si aplica se ejecutará la revocatoria de la medida de salvaguardia o se apresura su liberación.

No es factible agregar otra medida de restricción a las importaciones luego del inicio de la aplicación de las salvaguardias, hasta que dichos productos importados estén liberados totalmente de las mismas, se debe considerar que el periodo de no aplicación sea de dos años por lo mínimo.

Se podrá nuevamente aplicar a la importación una medida de salvaguardia, cuando su duración es de 180 días o inferior a este tiempo, en las siguientes circunstancias:

- a. Transcurrió un año como plazo mínimo a partir de la fecha de aplicación de una medida de restricción a las importaciones.

- b. No se haya implantado la salvaguardia a un mismo bien por más de 2 veces consecutivamente en un periodo de cinco años atrás, contados desde la fecha de la aplicación de la nueva medida.

- **Nivel de las concesiones y otras obligaciones**

Todo miembro que desee aplicar o intente aplazar una medida de salvaguarda debe cumplir con las disposiciones establecidas en el GATT de 1994. Los miembros, el país importador y los exportadores podrán realizar un acuerdo para acordar una compensación comercial por los efectos negativos de la aplicación de las salvaguardias sobre la comercialización de sus productos. En el caso que no se llegase a un acuerdo en 30 días, los exportadores afectados están en su facultad de suspender, luego de 30 días desde la fecha que el Consejo del Comercio de Mercancías haya recibido la notificación de suspensión para el miembro (país importador) quien implementará la sobretasa en las importaciones.

- **Países en Desarrollo**

No se puede colocar medidas de restricción a las importaciones de bienes que provienen de países en vías de desarrollo, pero siempre y cuando la participación de estos productos no exceda a 3 puntos porcentuales, adicionalmente los miembros en desarrollo que posean una participación menor al 3% y que agrupándolos no sumen más del 9% de las importaciones totales de los determinados productos. La totalidad de los países miembros en desarrollo pueden extender el periodo de tiempo para la aplicación de las salvaguardias por dos años más.

- **Medidas ya vigentes al amparo del artículo XIX**

Según el Acuerdo de Salvaguardias:

Los Miembros adoptarán medidas de salvaguardia adoptadas en el GATT que entren en vigencia a la “fecha de entrada en vigor del Acuerdo sobre la OMC a más tardar ocho años después de la fecha en que se hayan aplicado por primera vez o cinco años después de la fecha de entrada en vigor del Acuerdo sobre la OMC, si este plazo expirase después” (GATT, 1994).

- **Prohibición y eliminación de las determinadas medidas**

- No podrá adoptar ningún miembro medidas de urgencia sobre el exceso de importación de ciertos productos de acuerdo con la disposición en el artículo XIX del GATT de 1994 a menos que las circunstancias estén acordes con el contenido de dicho marco conceptual.
- Ningún miembro está en la condición de adoptar por su sola decisión las limitaciones de las exportaciones de los otros países miembros, ya que existen acuerdos comerciales que establecen las condiciones de exportación o de importación.
- Los miembros no pueden permitir la vinculación de medidas sugeridas por compañías privadas o públicas en cuanto sean de carácter no gubernamentales.

- **Notificaciones y consultas**

Todo miembro realizará una notificación al Comité de Salvaguardias cuando:

- a. Se realiza una investigación sobre el daño grave o de la existencia de una amenaza del mismo.
- b. Compruebe que el origen del daño grave o de la amenazada de daño grave se ha generado por el incremento de las importaciones.
- c. Acoja la prórroga sobre la medida de salvaguardias.

Si el miembro se acoge a la prórroga de la medida se salvaguardia debe presentar toda la información que respalde a este suceso al Comité de Salvaguardias, adicionalmente debe incluir evidencia clara del daño grave o de la amenaza del mismo que son el resultado del aumento de las importaciones sobre el producto determinado, es importante mencionar la fecha en que se aplicada esta medida para la reducción de las importaciones, su tiempo de duración y un cronograma para la liberación progresiva de esta medida. En el caso e la prórroga de la medida se debe

entrega información de la rama de producción que es afectada. Es de suma importancia conocer que el Consejo del Comercio de Mercancías o el Comité de Salvaguardias están en pleno derecho de solicitar cualquier información adicional que se considere necesaria para la ejecución de la prórroga de la medida de salvaguardia. El miembro que se acoja a la prórroga de la medida de salvaguardia esta abierto a consultas previas con los demás miembros que de alguna manera posean un interés sustancial como por ejemplo exportadores de los productos en cuestión, con la finalidad de intercambiar opiniones y entregar algún tipo de sugerencia y así lograr el objetivo de cumplir con las concesiones y obligaciones que esta descrito en el GATT de 1994.

Antes de ejecutar una medida de salvaguardia provisional, los miembros notificarán al Comité de Salvaguardias ya que se le realizarán consultas sobre la política aplicada.

Los miembros interesados reportaran al Consejo de Comercio de Mercancías las secuelas de las consultas previas, indagaciones, compensaciones y obligaciones.

Los miembros compartirán el contenido de sus leyes, normas, reglamentos y sus procesos administrativos que estén relacionados con las salvaguardias.

Cualquier miembro está en la potestad de comunicar al Comité de Salvaguardias alguna ley, norma, reglamento o proceso administrativo que no haya sido informado al Comité de Salvaguardias.

El Comité de Salvaguardias desempeñara el papel de intermediario sobre cualquier tema que se desea comunicar al Consejo del Comercio de Mercancías.

- **Vigilancia**

Según el Acuerdo de Salvaguardias:

1. En virtud del presente Acuerdo se establece un Comité de Salvaguardias, bajo la autoridad del Consejo del Comercio de Mercancías, del que podrá formar parte

todos los Miembros que indiquen su deseo de participar en él. El Comité tendrá las siguientes funciones:

- a) Vigilar la aplicación general del presente Acuerdo, presentar anualmente al Consejo del Comercio de Mercancías un informe sobre esa aplicación y hacer recomendaciones para su mejoramiento;
- b) Averiguar, previa petición de un Miembro afectado, si se han cumplido los requisitos de procedimiento del presente Acuerdo en relación con una medida de salvaguardia, y comunicar sus constataciones al Consejo del Comercio de Mercancías;
- c) Ayudar a los Miembros que lo soliciten en las consultas que celebren en virtud de las disposiciones del presente Acuerdo;
- d) Examinar las medidas comprendidas en el artículo 10 y en el párrafo 1 del artículo 11, vigilar la eliminación progresiva de dichas medidas y rendir informe según proceda al Consejo del Comercio de Mercancías;
- e) Examinar, a petición del Miembro que adopte una medida de salvaguardia, si las concesiones u otras obligaciones objeto de propuestas de suspensión son "sustancialmente equivalentes", y rendir informe según proceda al Consejo del Comercio de Mercancías;
- f) Recibir y examinar todas las notificaciones previstas en el presente Acuerdo y rendir informe según proceda al Consejo del Comercio de Mercancías; y
- g) Cumplir las demás funciones relacionadas con el presente Acuerdo que le encomiende el Consejo del Comercio de Mercancías.

2. Para ayudar al Comité en el desempeño de su función de vigilancia, la Secretaría elaborará cada año, sobre la base de las notificaciones y demás información fidedigna a su alcance, un informe fáctico sobre el funcionamiento del presente Acuerdo.

- **Solución de diferencias**

Se podrá realizar consultas e inquietudes que surjan a lo largo de la aplicación de las medidas de salvaguardia en artículos XXII y XXIII del GATT de 1994. A continuación, el contenido de los artículos expuestos anteriormente sobre la solución de diferencias.

Artículo XXII.- Consultas:

1. Las partes contratantes deberán formular cualquier inquietud, petición a la otra parte contratante, creando oportunidades para la celebración de consultas cuando sean cuestiones a la aplicación del GATT de 1994.

2. “Las partes contratantes podrán celebrar consultas entre una o varias partes contratantes para encontrar la solución más conveniente, la cual no fue obtenida por medio de las consultas previstas en el párrafo anterior” (GATT, 1994).

1.7 Aplicación de las salvaguardias en países de Latinoamérica

El país que encabeza la lista en cuanto a la aplicación de salvaguardias es México que las ha ejecutado en sus productos agrícolas. Guatemala es el segundo país que posee más sobretasas para la protección de su producción nacional, en un total ha solicitado 739 líneas arancelarias a la OMC para la aplicación de salvaguardias en el sector agrícola (ICEX, 2015).

1.7.1 Ejemplos de economías que aplicaron medidas para la protección de su producción

- En el año 1980, Brasil tomó una medida para cuidar la industrialización, basada en establecer limitaciones en las importaciones, creando una política que establecía que no se podrá ingresar al país ningún producto que posea características similares a los bienes de producción interna, esto se logró gracias a implementación de aranceles aduaneros elevados. Controles discrecionales, entre otros. Brasil inició a instrumentar esta política de importación en el año 1987.
- Chile tras utilizar medidas de protección para que la demanda de los productos que se elaboraran internamente no perdieran mercado frente a los productos que ingresaban al país, tuvo que implementar una legislación para la disminución de las importaciones, la misma que experimentó una evolución que describe a continuación:
 - a. Desde 1981 hasta 1994, se aplicó el Código Subvenciones, Ronda Tokio del GATT de 1947 por medio del Decreto N°742, que fue elaborado por el Banco Central y trataba de los derechos de compensación y sobretasas.

A partir de 1995, en la ley N°19.612, elaborada por la Comisión de Distorsiones de Chile se aplica totalmente la normativa de la OMC, que trata de medidas antidumping y de salvaguardias (Finger & Nogués, 2005).

1.8 Legislación y resoluciones ecuatorianas sobre las salvaguardias

Según la Resolución No. 011-2015, el Comité de Comercio Exterior establece:

Aplicar una sobretasa arancelaria temporalmente y no discriminatoria, con la finalidad de disminuir el nivel de las de importaciones que se han evidenciado en la economía del Ecuador y de esta manera poder mantener en equilibrio la balanza de pagos. Las salvaguardias son varios puntos porcentuales adicionales a las tasas arancelarios que normalmente se manejan en el Arancel Ecuatoriano y en las negociaciones multilaterales. Adicionalmente, es necesario conocer que la aplicación de las salvaguardias permitirá cumplir con el objetivo del régimen de desarrollo, el cual se encuentra descrito en el artículo 276 de la Constitución del Ecuador y dice: *“Construir un sistema económico, justo, democrático, productivo, solidario y sostenible basado en la distribución igualitaria de los beneficios del desarrollo, de los medios de producción y en la generación de trabajo digno y estable.”*

En el Ecuador, la aplicación de las salvaguardias inició su vigencia el 11 de marzo del 2015, esta resolución fue adoptada el 6 de marzo del 2015 mediante resolución del Comité de Comercio Exterior (Comité de Comercio Exterior, 2015).

A pesar de la aplicación de las salvaguardias como medidas para velar por el equilibrio económico dentro del estado ecuatoriano, existieron algunos casos en los cuales se exceptúa el aumento de las sobretasas arancelarias, los mismo que se pueden encontrar en la Figura 6, que los describe.

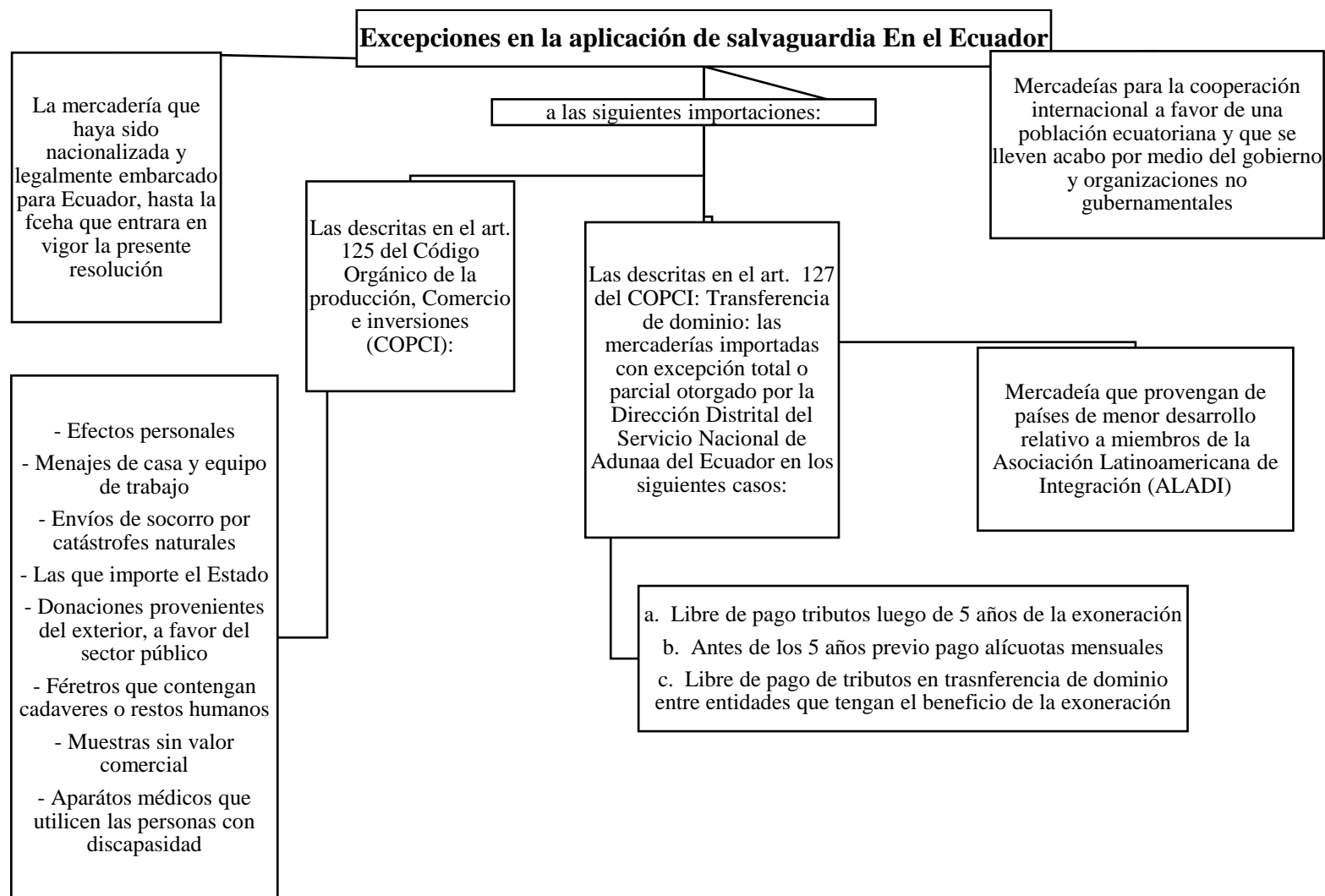


Figura 6: Excepciones en la aplicación de salvaguardia en el Ecuador

2 SECTOR AUTOMOTRIZ

2.1 Producción y ensamblaje de vehículos en el territorio ecuatoriano

2.1.1 Generalidades del sector automotriz

El Instituto de Promoción de Exportación e Inversiones (PRO ECUADOR) en su Análisis Sectorial Automotriz del 2017, menciona que en la década de los años 50 inició el boom de la producción de vehículos, cuando algunas industrias empezaron la fabricación de asientos de buses, carrocerías y algunas piezas metálicas. Posteriormente en 1973 se inició la fabricación de varias unidades de un solo modelo conocido como *Andino*, produciendo alrededor de 144 vehículos anuales los cuales fueron ensamblados por la empresa Automóviles del Ecuador (AYMESA) hasta mediados del año 1980. En el año 1988, la dinámica de producción de vehículos aumentó en un 54,21%, partiendo de 7.864 automóviles en 1987 a 12.127 vehículos en el año siguiente, es decir en 1988 (Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones, 2018).

Cabe resaltar que en los años subsiguientes se instauró un Plan Vehicular Popular que extendió la producción de automóviles, generando un incremento de 54,21%, lo que significa que partiendo del año 1987 con 7.864 autos se llegó a 12.127 unidades en 1988.

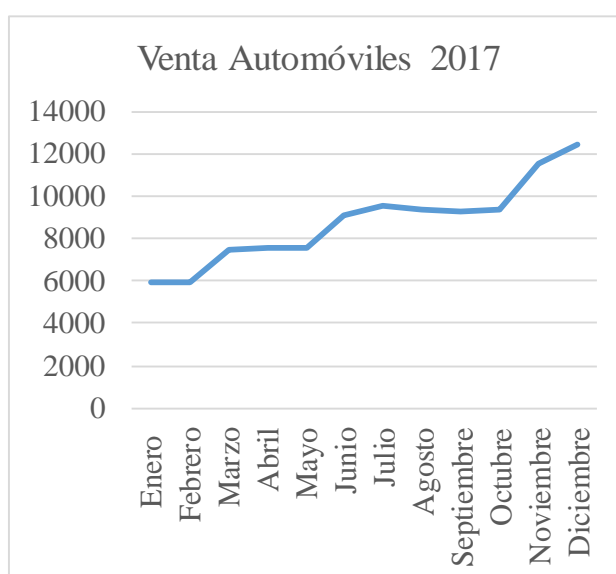
En el 2018, dentro del territorio ecuatoriano existe la presencia de varias empresas multinacionales, que han producido un efecto positivo en el desarrollo tecnológico que ha llevado a las empresas ecuatorianas de autopartes y ensamblaje de autos a crecer. Es importante denotar que el crecimiento de esta industria ha generado varias plazas de empleo. De acuerdo a la información obtenida del Censo Nacional Económico 2010 (CNE) alrededor de 90,012 personas laboran en actividades relacionadas con el sector automotriz, dentro de este número se puede distinguir que el 83% de sus empleados son hombres y el 13% son mujeres. Adicionalmente, en el censo del 2010 se cuantificaron 29.068 locales comerciales dedicado a actividades relacionadas con el sector automotriz, de los cuales el 70% corresponde a mantenimiento y arreglos de vehículos, la porción

restante es decir el 30% de los establecimientos se dedican a la comercialización de repuestos, partes y accesorios de vehículos, venta de combustible y venta de autos.

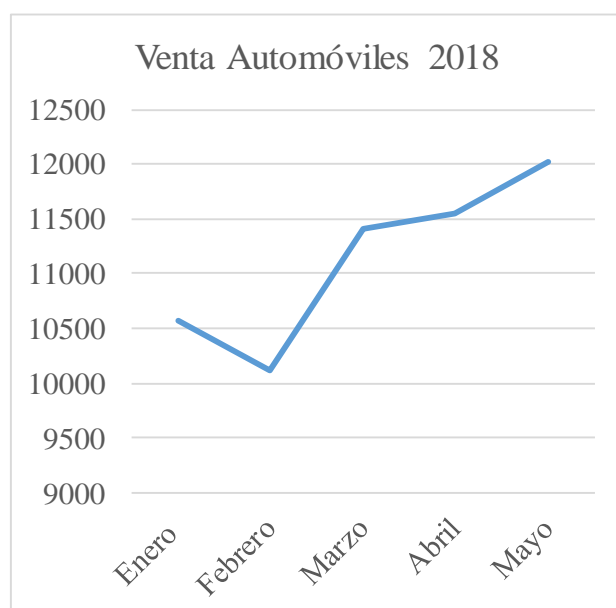
De acuerdo a la información otorgada por la AEADE en su boletín de junio 2018, en la Tabla 3 se observa como ha progresado beneficiosamente las ventas mensuales, tomando como punto de referencia enero del 2017 hasta diciembre del mismo año y se agrega como información adicional algunos meses del año 2018, para evidenciar el comportamiento de los primeros meses del año en curso (AEADE, 2018).

Tabla 3: Venta de automóviles en Ecuador año 2017 y Ene - May 2018

Venta Automóviles 2017	
Enero	5972
Febrero	5916
Marzo	7505
Abril	7603
Mayo	7543
Junio	9066
Julio	9512
Agosto	9382
Septiembre	9241
Octubre	9361
Noviembre	11567
Diciembre	12409
Total 2017	105077



Venta Automóviles 2018	
Enero	10578
Febrero	10117
Marzo	11413
Abril	11555
Mayo	12027
Junio	
Julio	
Agosto	
Septiembre	
Octubre	
Noviembre	
Diciembre	
II y II Trimestre 2018	55690








Fuente: AEADE –Boletín mayo 2018

Durante todo el año pasado, 2017 la industria automotriz logró vender en el mercado ecuatoriano alrededor de 105.077 vehículos, siendo los meses sobresalientes noviembre con la venta de 11.567 automóviles y diciembre con 12.409 unidades. Para el año en curso 2018, las ventas del sector automotor de ene a jun son de 55.690 (AEADE, 2018).

2.1.2 Conformación del sector automotor del Ecuador

Como se observa en la Tabla 4, el sector automotor del Ecuador está conformado por cuatro empresas ensambladoras, 92 firmas de autopartes, 1271 empresas que venden vehículos nuevos y usados, 81 empresas de carrocería y alrededor 3126 establecimientos dedicadas a actividad de comercio relacionadas con automóviles. De acuerdo a la encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo realizadas por el ENEDU 2016 IESS, el sector automotor genera desarrollo económico para las familias ecuatorianas que se cuantifica en 56801 empleos, de esta manera se origina riqueza dentro del territorio ecuatoriano.

Tabla 4: Conformación del Sector Automotriz

Conformación del Sector				
				
4 Empresas ensambladoras	92 Firmas autopartistas	Comercializadoras e importadoras 1271 Empresas de venta vehículos nuevos 137 Establecimientos venta motocicletas	81 Empresas de carrocería	3126 Empresas dedicadas a Mantenimiento, reparación, etc.
Generación de puestos de trabajo				
1534 empleos	4710 empleos	13961 empleos	592 empleos	35994 empleos
Total de plazas de trabajo: 56.801				

Fuente: AEADE

2.1.3 Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE)

La Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) fue fundada en 1946 por 19 importadores de repuestos, para promover el desarrollo de la economía del sector automotriz. Inicialmente el nombre de esta institución fue Asociación Ecuatoriana Automotriz del Interior (AEADI) y después de seis décadas aproximadamente su denominación cambia a la actual.



Figura 7: Logotipo AEADE

La AEADE representa a empresas e instituciones del sector automotor que buscan innovación y desarrollo; esta asociación provee nuevas tecnologías para el sector automotriz para satisfacer las necesidades de movilidad y traslado que hoy en día la globalización ha generado. (AEADE, 2018)

La misión de la AEADE es “Representar y defender estratégicamente los intereses de los afiliados, promoviendo su desarrollo y sustentabilidad.”

La visión: “Ser reconocida como la asociación referente de opinión, orientadora e integradora del sector automotor, que busca permanentemente el desarrollo del sector y del país.”

Los principios que guían a esta asociación radican en defender la libertad de las empresas privadas, mantener la libertad en el comercio, lograr la libre competencia y otros que serán enlistadas a continuación:

- Servicio a los afiliados dejando a un lado intereses personales para que los miembros de esta organización logren cumplir sus metas y objetivos.

- Trato igualitario a todos los afiliados sin generar favoritismos.
- Mantener la apertura para cambios que procuren la mejora continua.
- Ser una voz de opinión objetiva, veraz y oportuna.

2.1.4 Políticas públicas

Uno de los obstáculos que en los últimos dos años ha vivido el sector automotriz, es la nueva reglamentación técnica de seguridad de los vehículos, que ha tenido un gran impacto en la importación de los mismos para reducir su comercialización dentro del territorio ecuatoriano. Adicionalmente el Gobierno estableció varias medidas como: un sistema de cupos de vehículos importados para el año 2016, para camiones del tipo 1x1, anticipo del impuesto a la renta y aplicación de sobretasas arancelarias para los neumáticos de ciertos vehículos como: camionetas, vans y SUV, que serán descritas en la Figura 8 (AEADE, 2018).

A continuación, se detallan las políticas y regulaciones gubernamentales, tales como:

- Restricciones comerciales a la importación de vehículos y autopartes
 - Cupos de importación de vehículos livianos.
 - Salvaguardias a la importación de vehículos pesados y autopartes, entró en vigencia el 11 de marzo del 2015 por resolución No. 011-2015 del Comité de Comercio Exterior, cuya fecha de eliminación total se esperaba que fuese en el mes de junio 2016, sin embargo, el gobierno ecuatoriano decidió prolongar la vigencia de las sobretasas, por lo que a partir del 26 de octubre del 2016 en la resolución No. 021-2016, las salvaguardias perdurarían un año más de lo que inicialmente se planificó.
 - Cupos de importación a autopartes.
 - Reclasificación arancelaria de neumáticos.

- Homologación reglamentación técnica de seguridad vehicular y límite de emisiones.
- Otras medidas que fueron consideradas por el Gobierno.
 - Timbre cambiario
 - Transporte de carga de carga 1x1
- Acuerdo comercial con la Unión Europea que entró en vigencia el 11 de noviembre del 2016 y el mismo que establece que “Los automóviles y CKDs provenientes de la UE se desgravarán en 7 años a partir de la entrada de vigencia del Acuerdo 2016” (Ministerio de Comercio Exterior, 2018)



Figura 8: Políticas y Regulaciones Gubernamentales

Fuente: AEADE – Anuario 2016

A pesar de las dificultades por la inclusión de normas que afectaron directamente al sector automotriz, el Gobierno anunció la eliminación de los cupos de importación de vehículos

a partir de enero 2017 y la eliminación de las salvaguardias, por lo que el panorama para el sector está mejorando y es más optimista.

2.2 Importación de vehículos en Ecuador

2.2.1 Importación de vehículos y llantas durante los años 2015 y el 2016

Los principales países desde donde Ecuador importó los vehículos en el 2015 fueron: Corea con el 25,7%, Japón con el 17,8%, China con el 12,1%, Colombia con el 11%, México con el 9,7%, Tailandia con el 5,4%, Estado Unidos de América con el 4,5%, 2% Indonesia y para finalizar un 11.9% otros países. Durante el 2016, la participación de Colombia aumentó al 16,6%, sin embargo, el principal país proveedor de vehículos es Corea, y el resto de los países mencionados anteriormente no experimentaron una variación significativa en comparación con el 2015.

La importación anual de vehículos en el Ecuador se encuentra clasificada por 6 segmentos, los cuales son:

- Automóviles.
- Camionetas.
- S.U.V.: sus siglas en inglés significan Sport Utility Vehicle, este auto se caracteriza por su diseño moderno, la amplitud de un auto familiar y sobre todo la comodidad que ofrece (Tipos definiciones, 2018).
- Van o Furgoneta, vehículos utilizados para el transporte de grupos de individuos u objetos, y se caracterizan por sus puertas corredizas a sus lados (Tipos definiciones, 2018).
- Buses.
- Camiones.

Según datos obtenidos del anuario del 2016 de la AEADE, se puede observar la evolución de la importación anual de vehículos por segmentos desde el año 2000 donde la mayor cantidad se concentraba en los automóviles hasta el año 2016 respecto a otro tipo de segmento de vehículo.

En este periodo de tiempo, el año que generó la mayor importación de vehículos fue el 2010, ya que se trajo al territorio ecuatoriano alrededor de 79,685 autos, lo cual fue un pico dentro de la historia de la importación dentro de nuestro país, sin embargo, a partir del 2011 esta cifra empieza a decaer hasta el 2016 como se puede observar en la Figura 9.

Durante los años 2000 hasta el 2016, los vehículos más demandados para ser importados son los automóviles, que, de acuerdo al cuadro de Importación Anual de Vehículos por Segmento dentro de la Figura 9, muestra que en el 2015 y 2016 la tercera parte de la totalidad de importaciones anuales pertenecen a los automóviles.



Figura 9: Importación Anual de Vehículos (En unidades, 2000 – 2016)

Fuente: AEADE – Anuario 2016

El sector automotriz no solo está compuesto de vehículos, también forman parte de este sector los neumáticos, repuestos y accesorios.

Los neumáticos siendo componentes complementarios a los vehículos, son bienes que generan transaccionalidad mucho más frecuente que la comercialización de automóviles. Es importante conocer de donde provienen los neumáticos para satisfacer la demanda local, por lo que en las Figuras 10 y 11, se identifican los proveedores del exterior y la cantidad suministrada de llantas para vehículos que Ecuador importó durante el 2016.

A continuación, los países de origen fueron de los neumáticos y la cantidad de llantas suministradas:

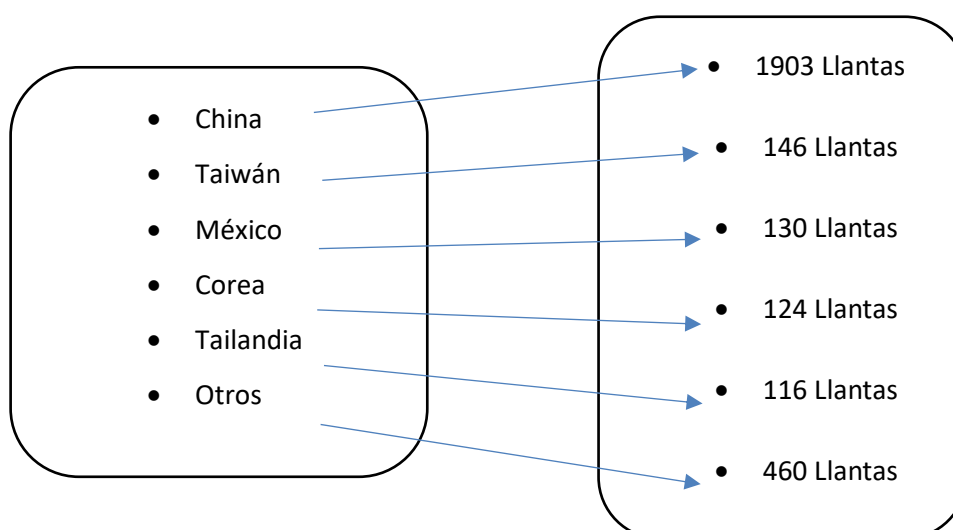


Figura 10: Países exportadores de neumáticos

La importación de los neumáticos a partir del 2004 hasta el 2016, ha variado entre 58 millones de dólares a 257 millones, siendo el 2012 el año que generó el mayor rubro en importaciones FOB de llantas. En la Figura 10, se identifica el comportamiento de las importaciones de llantas en millones de dólares.

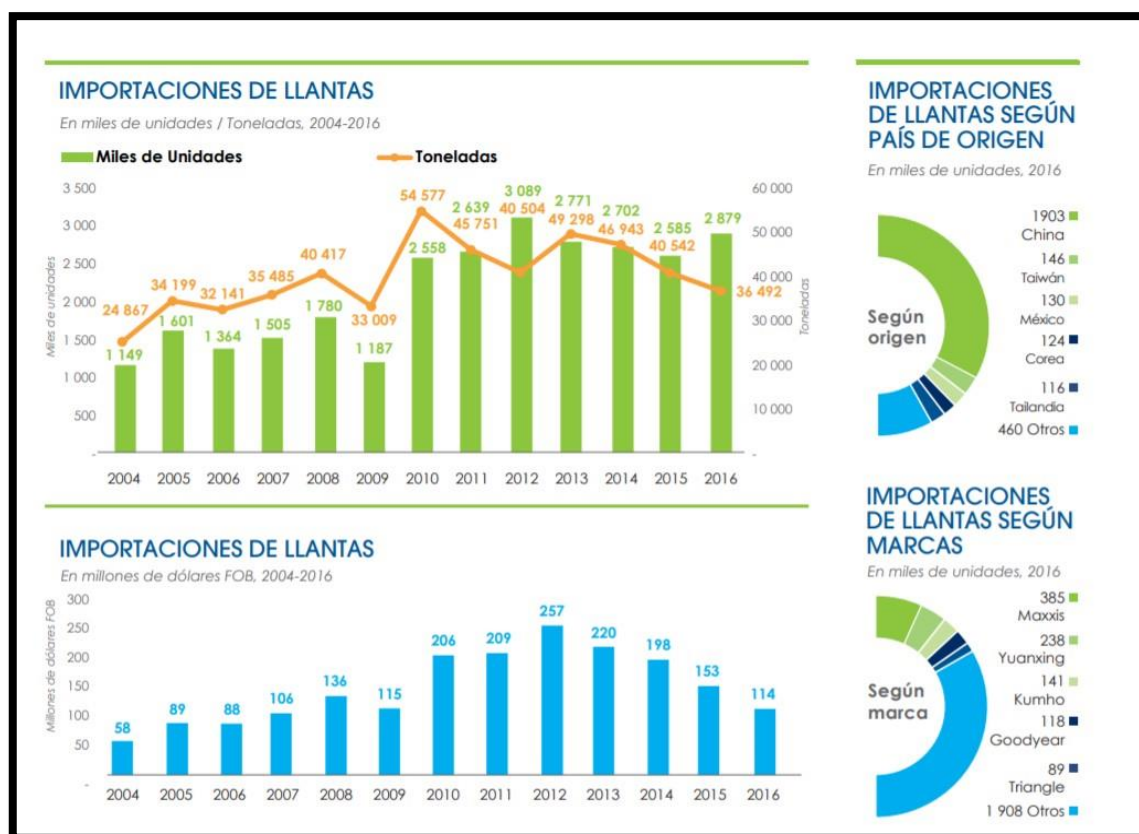


Figura 11: Importación de llantas (En miles de unidades, 2004 – 2016)

Fuente: AEADE – Anuario 2016

2.2.2 Importaciones en el Ecuador durante el año 2017

En el transcurso del 2017, las importaciones de vehículos se han concentrado en la adquisición de automóviles, seguidas por los SUV, camionetas y camiones, vans y por último buses; como se observa en el título 2.2.1, históricamente los ecuatorianos se inclinan por los automóviles como su tipo de tipo de vehículo preferido.

De las importaciones totales que Ecuador realizó en el 2017, es decir 70.203 unidades, el 44% de los vehículos importados fueron los automóviles, el 32% fueron los SUV, el 9% fueron camionetas, el 7 % camiones, el 5 % vans y para finalizar, con el porcentaje restante del 2% fueron buses (AEADE, 2018).

Los países proveedores de Ecuador se mantuvieron igual que en el 2016, sin embargo, la participación de los mismos cambió. A continuación, se detalla el porcentaje de consumo de vehículos según su país de origen:

- Corea 21%
- China 16%
- México 13%
- Colombia 12%
- Japón 10%
- India 8%
- Unión Europea 7%
- Tailandia 5%
- Argentina 3%
- Otros países 6%

2.3 Exportación de vehículos desde Ecuador

La exportación de vehículos desde el territorio ecuatoriano la ha realizado la compañía ÓMNIBUS BB, que se inició dentro del sector automotriz como ensambladora en 1975 gracias al joven húngaro Bela Botar, cuya innovación revolucionó el mercado automotriz ecuatoriano.

Este emprendimiento inició en un taller llamado “Proveedora Automotriz”, donde se fabricaron los primeros autobuses. La operación de esta compañía empezó con un vehículo al día, en el año siguiente la producción incremento a 5 unidades por día hasta llegar a una fabricación máxima de 15. Posteriormente, en el año 1981 la compañía General Motors se convierte en accionista y a consecuencia de esta unión, surge una nueva etapa para sector automotriz en Ecuador (GM OBB, 2018).

Según la AEADE, en el 2016 las exportaciones de vehículos estaban a cargo de la empresa “ÓMNIBUS BB, siendo el único exportador durante este año. Dentro del anuario del 2016 que realizó la AEADE, se puede visualizar el comportamiento de las exportaciones de la industria automotriz ecuatoriana a partir del año 2000, donde se exportaron alrededor de 5,012 autos, como se observa en la Figura 12. En el 2001 esta cifra aumentó en pequeña proporción, y así sucesivamente cada año empezó a subir las exportaciones hasta el año 2007, momento en que se llegó a su máximo indicador para la exportación de vehículos. Manteniendo el optimismo del 2007, se esperaba que las exportaciones de esta industria continúen creciendo, sin embargo, en los años 2008 y

2009 sufrió una caída que posteriormente impulsaría nuevamente al sector en las exportaciones. En el año 2012 se genera el segundo pico que no superó al 2007, pero se le acercó, en este año las exportaciones de automóviles fueron de 24,815 unidades; a partir del siguiente año la exportación dentro del Ecuador cayó significativamente hasta llegar a exportar 716 unidades en el 2016, en la Figura 12, se muestra la variación de las exportaciones durante el periodo de tiempo comprendido desde el año 2000 hasta el 2016.



Figura 12: Exportación de Vehículos 2000 - 2016

Fuente: AEADE

2.4 Ventas del sector automotriz

2.4.1 Generalidades del Sector automotriz

En el año 2016 el Ecuador tuvo un decrecimiento de 1.7% del PIB en relación al 2015, por esta recesión económica el gobierno ecuatoriano implementó medidas que perjudicaron al sector automotriz. La variación que existió se explica a continuación:

En el 2016 se redujo alrededor del 22% de las ventas de vehículos livianos nuevos a comparación del 2015, la fabricación de vehículos bajó 45%, las importaciones disminuyeron en el 12%, mientras que las exportaciones cayeron en un 78%, lo que es una proporción sumamente significativa. En cuanto a los vehículos de carga pesada a

partir de 3.5 toneladas su caída fue del 49% y en el caso de tracto camiones la desviación fue de -72%.

La Tabla 5, fue realizada mediante la recopilación de información obtenida del anuario 2017 que publica la AEADE, sobre las unidades que se produjeron dentro del territorio ecuatoriano, las unidades que se exportaron, la oferta de la producción nacional, importaciones de vehículos, ventas de producción nacional, venta de los vehículos que se importaron y las ventas totales en unidades a partir del año 2000 hasta el 2017, dicha información se amplía más adelante.

- **Año 2000:** la producción nacional de vehículos fue de 13.076 unidades, mientras que la oferta de la misma fue de 8.064. La exportación fue de 5.012 automóviles y la importación fue de 8.019. La venta de producción nacional llegó a 10.441 autos y la venta de vehículos importados fue de 8.542 unidades.
- **Año 2001:** la producción nacional de vehículos fue de 28.335 unidades, mientras que la oferta de la misma fue de 20.842. La exportación fue de 7.493 automóviles y la importación fue de 42.394. La venta de producción nacional llegó a 20.316 autos y la venta de vehículos importados fue de 36.634 unidades.
- **Año 2002:** la producción nacional de vehículos fue de 27.931 unidades, mientras que la oferta de la misma fue de 22.854. La exportación fue de 5.077 automóviles y la importación fue de 49.093. La venta de producción nacional llegó a 21.047 autos y la venta de vehículos importados fue de 48.325 unidades.
- **Año 2003:** la producción nacional de vehículos fue de 31.201 unidades, mientras que la oferta de la misma fue de 22.627. La exportación fue de 8.574 automóviles y la importación fue de 30.956. La venta de producción nacional llegó a 22.768 autos y la venta de vehículos importados fue de 35.327 unidades.
- **Año 2004:** la producción nacional de vehículos fue de 31.085 unidades, mientras que la oferta de la misma fue de 21.777. La exportación fue de 9.308 automóviles y la importación fue de 38.248. La venta de producción nacional llegó a 22.230 autos y la venta de vehículos importados fue de 36.921 unidades.

- **Año 2005:** la producción nacional de vehículos fue de 43.993 unidades, mientras que la oferta de la misma fue de 29.912. La exportación fue de 13.481 automóviles y la importación fue de 55.310. La venta de producción nacional llegó a 29.528 autos y la venta de vehículos importados fue de 50.882 unidades.
- **Año 2006:** la producción nacional de vehículos fue de 51.763 unidades, mientras que la oferta de la misma fue de 31.480. La exportación fue de 20.283 automóviles y la importación fue de 57.476. La venta de producción nacional llegó a 31.496 autos y la venta de vehículos importados fue de 58.062 unidades.
- **Año 2007:** la producción nacional de vehículos fue de 59.290 unidades, mientras que la oferta de la misma fue de 33.374. La exportación fue de 25.916 automóviles y la importación fue de 54.104. La venta de producción nacional llegó a 32.591 autos y la venta de vehículos importados fue de 59.187 unidades.
- **Año 2008:** la producción nacional de vehículos fue de 71.210 unidades, mientras que la oferta de la misma fue de 48.436. La exportación fue de 22.774 automóviles y la importación fue de 70.322. La venta de producción nacional llegó a 46.782 autos y la venta de vehículos importados fue de 65.902 unidades.
- **Año 2009:** la producción nacional de vehículos fue de 55.561 unidades, mientras que la oferta de la misma fue de 41.717. La exportación fue de 13.844 automóviles y la importación fue de 46.649. La venta de producción nacional llegó a 43.077 autos y la venta de vehículos importados fue de 49.687 unidades.
- **Año 2010:** la producción nacional de vehículos fue de 76.252 unidades, mientras que la oferta de la misma fue de 56.516. La exportación fue de 19.736 automóviles y la importación fue de 79.685. La venta de producción nacional llegó a 55.683 autos y la venta de vehículos importados fue de 76.489 unidades.
- **Año 2011:** la producción nacional de vehículos fue de 75.743 unidades, mientras que la oferta de la misma fue de 55.293. La exportación fue de 20.450 automóviles y la importación fue de 75.101. La venta de producción nacional llegó a 62.053 autos y la venta de vehículos importados fue de 77.840 unidades.

- **Año 2012:** la producción nacional de vehículos fue de 81.398 unidades, mientras que la oferta de la misma fue de 56.583. La exportación fue de 24.815 automóviles y la importación fue de 66.652. La venta de producción nacional llegó a 56.395 autos y la venta de vehículos importados fue de 65.051 unidades.
- **Año 2013:** la producción nacional de vehículos fue de 66.844 unidades, mientras que la oferta de la misma fue de 59.633. La exportación fue de 7.211 automóviles y la importación fue de 62.595. La venta de producción nacional llegó a 55.509 autos y la venta de vehículos importados fue de 58.303 unidades.
- **Año 2014:** la producción nacional de vehículos fue de 63.872 unidades, mientras que la oferta de la misma fue de 55.504. La exportación fue de 8.368 automóviles y la importación fue de 57.093. La venta de producción nacional llegó a 61.855 autos y la venta de vehículos importados fue de 58.205 unidades.
- **Año 2015:** la producción nacional de vehículos fue de 50.732 unidades, mientras que la oferta de la misma fue de 47.458. La exportación fue de 3.274 automóviles y la importación fue de 57.093. La venta de producción nacional llegó a 43.962 autos y la venta de vehículos importados fue de 37.347 unidades.
- **Año 2016:** la producción nacional de vehículos fue de 26.786 unidades, mientras que la oferta de la misma fue de 26.070. La exportación fue de 716 automóviles y la importación fue de 31.761. La venta de producción nacional llegó a 31.775 autos y la venta de vehículos importados fue de 31.780 unidades.
- **Año 2017:** la producción nacional de vehículos fue de 39.219 unidades, mientras que la oferta de la misma fue de 38.579. La exportación fue de 640 automóviles y la importación fue de 70.203. La venta de producción nacional llegó a 40.138 autos y la venta de vehículos importados fue de 64.939 unidades.

Evidentemente desde el 2000 hasta el año 2002, la producción nacional y la importación creció significativamente, lo que afectó directamente a las ventas totales ya que en el año 2000 se vendieron 10.441 vehículos de producción nacional y 8.542 de vehículos importados, alcanzando una venta total de 18,983 automóviles. En el 2001 se vendieron

20.316 vehículos de producción nacional y 36.634 de vehículos importados, alcanzando una venta total de 56.950 automóviles. Mientras que en el 2002 se vendieron 21.047 vehículos de producción nacional y 48.325 de vehículos importados, alcanzando una venta total de 69.372 automóviles.

Durante este último periodo, partiendo del 2014 hasta el año 2017, es notable la disminución en la producción nacional, oferta de la misma, importación y exportación de vehículos dentro del territorio ecuatoriano. Esta caída afectó claramente a las ventas totales ya que en el año 2014 se vendieron 61.855 vehículos de producción nacional y 58.205 de vehículos importados, alcanzando una venta total de 120.060 automóviles.

En el 2015 se vendieron 43,962 vehículos de producción nacional y 37.347 de vehículos importados, alcanzando una venta total de 81.309 automóviles. Mientras que en el 2016 se vendieron 31.775 vehículos de producción nacional y 31.780 de vehículos importados, alcanzando una venta total de 63.555 automóviles. Para finalizar, en el año 2017 se vendieron 40.138 vehículos de producción nacional y 64.939 de vehículos importados, alcanzando una venta total de 105.077 automóviles.

Es importante resaltar que a partir del 2014 la venta de los vehículos de producción nacional superaron a las ventas de los importados, ya que, en años anteriores esta relación era inversa, porque desde el 2000 hasta el 2013 la preferencia de los ecuatorianos radicaba en la adquisición de automóviles de origen extranjero (AEADE, 2018).

A continuación, se presentan los datos más relevantes de la industria automotriz desde el año 2000 hasta el 2017, de acuerdo a la información recopilada en la Tabla 5.

- 2007, Ecuador llegó a exportar alrededor de 25.916 unidades, dicha cantidad no ha sido superada hasta finalizar el año 2017.
- 2010, año con mayor cantidad de unidades importados.
- 2011, año que generó las ventas más altas en el sector automotriz, ya que en este año se comercializaron 139.893 vehículos, de los cuales, el 44% fueron ventas de producción nacional y el 56% de ventas de vehículos importados.

- 2012, la mayor producción de vehículos nacionales con 81.398 unidades.
- 2013, la oferta de producción nacional llegó a 59.633 vehículos.

Tabla 5: Resumen de la Industria Automotriz (En unidades, 2000-2017)

RESUMEN DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

En unidades, 2000-2017

Año	Producción Nacional	Exportación	Oferta Producción Nacional	Importación	Ventas de Producción Nacional	Ventas de Vehículos Importados	Ventas Totales
2000	13.076	5.012	8.064	8.019	10.441	8.542	18.983
2001	28.335	7.493	20.842	42.394	20.316	36.634	56.950
2002	27.931	5.077	22.854	49.093	21.047	48.325	69.372
2003	31.201	8.574	22.627	30.956	22.768	35.327	58.095
2004	31.085	9.308	21.777	38.248	22.230	36.921	59.151
2005	43.393	13.481	29.912	55.310	29.528	50.882	80.410
2006	51.763	20.283	31.480	57.476	31.496	58.062	89.558
2007	59.290	25.916	33.374	54.104	32.591	59.187	91.778
2008	71.210	22.774	48.436	70.322	46.782	65.902	112.684
2009	55.561	13.844	41.717	40.649	43.077	49.687	92.764
2010	76.252	19.736	56.516	79.685	55.683	76.489	132.172
2011	75.743	20.450	55.293	75.101	62.053	77.840	139.893
2012	81.398	24.815	56.583	66.652	56.395	65.051	121.446
2013	66.844	7.211	59.633	62.595	55.509	58.303	113.812
2014	63.872	8.368	55.504	57.093	61.855	58.205	120.060
2015	50.732	3.274	47.458	33.640	43.962	37.347	81.309
2016	26.786	716	26.070	31.761	31.775	31.780	63.555
2017	39.219	640	38.579	70.203	40.138	64.939	105.077

Fuente: AEADE

2.4.2 Venta de vehículos por provincia

Durante el año 2016, en Ecuador la comercialización de vehículos alcanzó a 63.555 unidades, de las cuales el 44% son por la demanda de automóviles, seguidas por las SUV con el 27%, las camionetas con el 17%, las vans con el 4% y para finalizar, la adquisición de buses con el 2%. Mientras tanto en el 2017, las ventas de vehículos incrementaron en un 65%, las mismas que ascendieron a 105.077 automotores.

Dentro del territorio ecuatoriano, las principales provincias que adquirieron gran parte de los vehículos vendidos durante el 2016 y 2017 fueron: Pichincha, Guayas, Azuay, Tungurahua y Manabí, debido a que las provincias anteriormente mencionadas poseen mayor poder adquisitivo y generan mayor transaccionalidad con respecto al resto del país, ver en anexo 1. Adicionalmente, en la Figura 13 se identifica la participación de ventas de vehículos por provincias. En el 2016, Pichincha logró abarcar el 39% de las ventas totales del país, Guayas el 29%, Azuay y Tungurahua el 6 %, Manabí el 5% y el resto de las provincias ecuatorianas el 15% restante. Sin embargo, en el 2017 las estadísticas de las provincias del Guayas y Azuay variaron levemente, ya que Azuay incrementó su participación a 7% de las ventas totales del país, mientras que Guayas descendió en un punto porcentual respecto al 2016. Mientras tanto Pichincha, Tungurahua, Manabí y el resto de las provincias del territorio ecuatoriano, mantienen la misma intervención dentro de las unidades vendidas durante el 2017. En el anexo 2, se observa el mapa geográfico del Ecuador, donde están señaladas las ventas de vehículos por provincia en unidad y en porcentaje de participación del año 2016 y 2017.

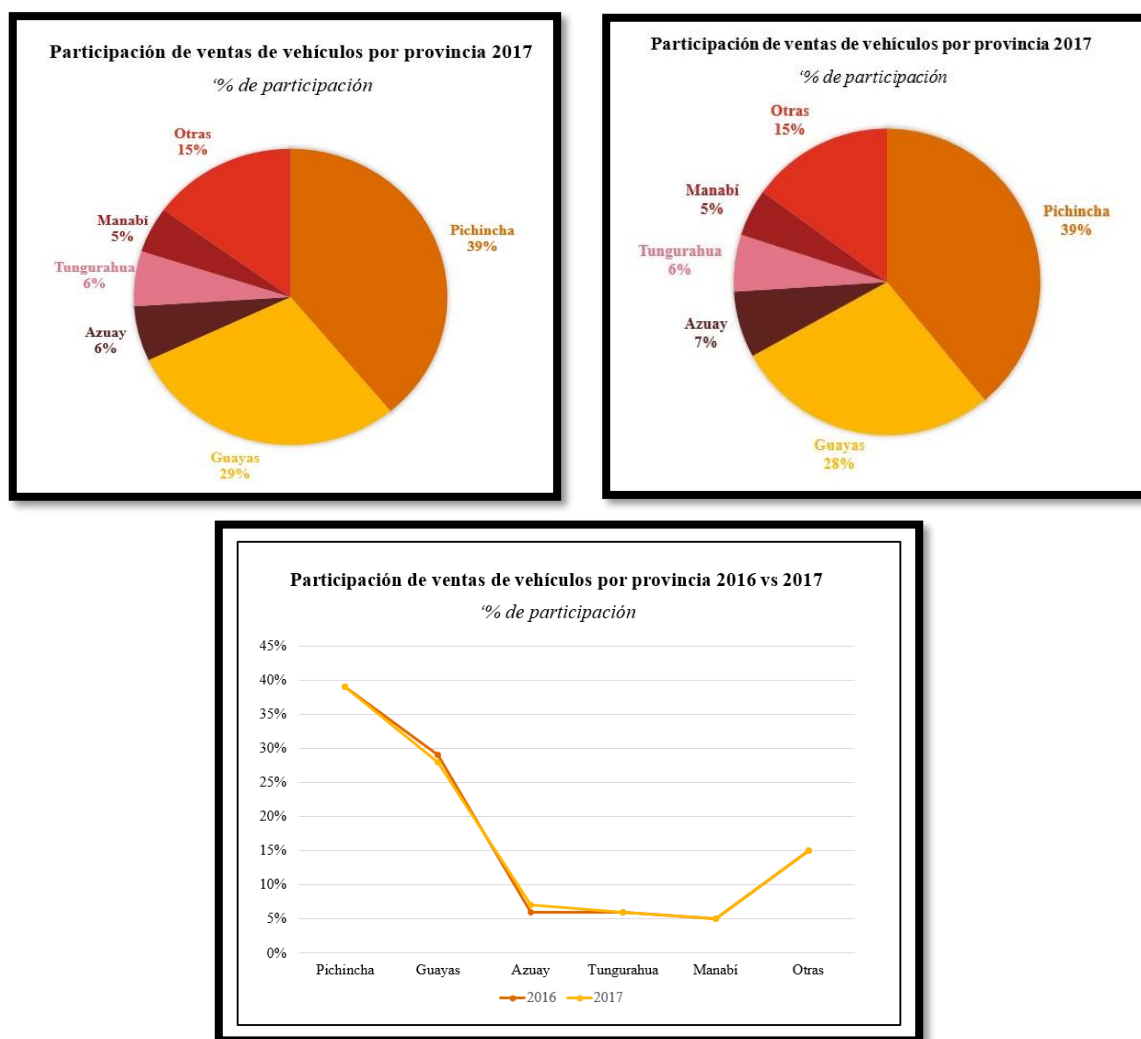


Figura 13: Ventas de vehículos por provincial En unidades / % de participación 2016 – 2017

Fuente: AEADE – Anuario 2017

2.4.3 Contribuciones del Sector automotriz

En el año 2017, según el Servicios de Rentas Internas (SRI) y el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE) se pudo recolectar 1.221 millones de dólares por tributos del sector automotriz. A continuación, se presenta figuras que explicarán la carga tributaria que la industria automotriz ha generado en a la venta y adquisición de vehículos nuevos.

En la Figura 14 se observa que en un precio de venta al público (P.V.P) de un automóvil de 19.990 dólares, el 3% de este valor corresponde a Impuesto a Salidas de Divisas (ISD),

19% es para el Ad- valórem, 14% del Impuesto al Valor Agregado (IVA), 5% por el Impuesto a Consumos Especiales (ICE); por lo que sumados estos puntos porcentuales se llega a la conclusión que el 41% del P.V.P del vehículo es carga tributaria y que tan solo el 59% corresponde al costo del mismo.

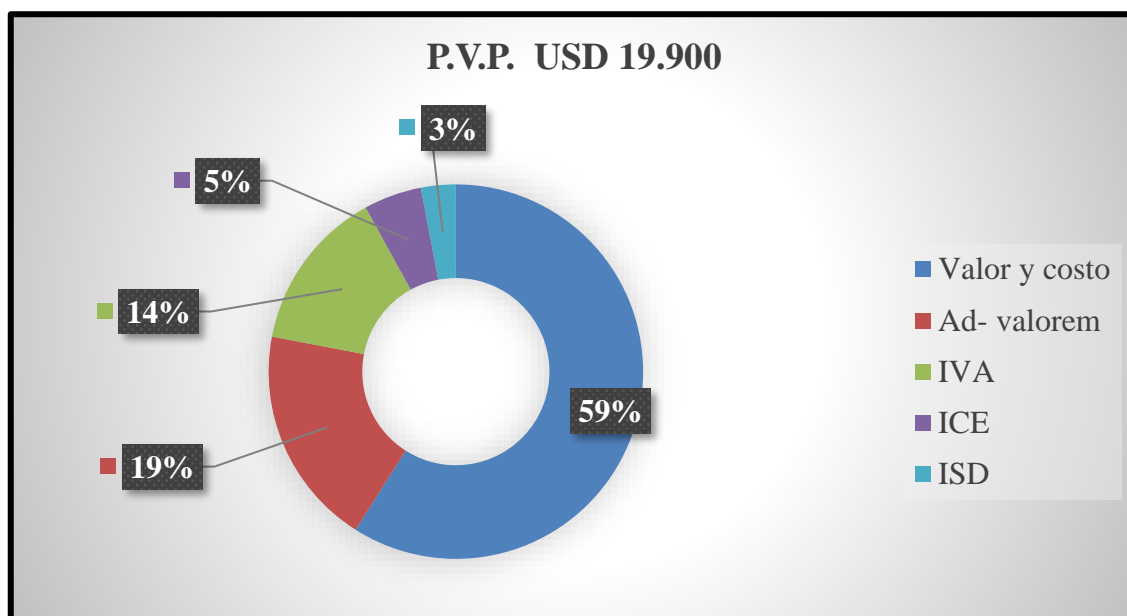


Figura 14: Carga tributaria vehículos nuevos de P.V.P. USD 19.900

Fuente: AEADE – Anuario 2017

En la Figura 15 se observa el P.V.P. de un vehículo que oscila entre US\$ 30.000 y 40.000, está compuesto por: 2% de ISD, 17% es para el Ad- valórem, 14% del IVA, 15% por ICE; por lo que el costo de los vehículos tan solo llega al 52%, mientras la diferencia corresponde a la carga tributaria que es el 48% del P.V.P., en este caso.

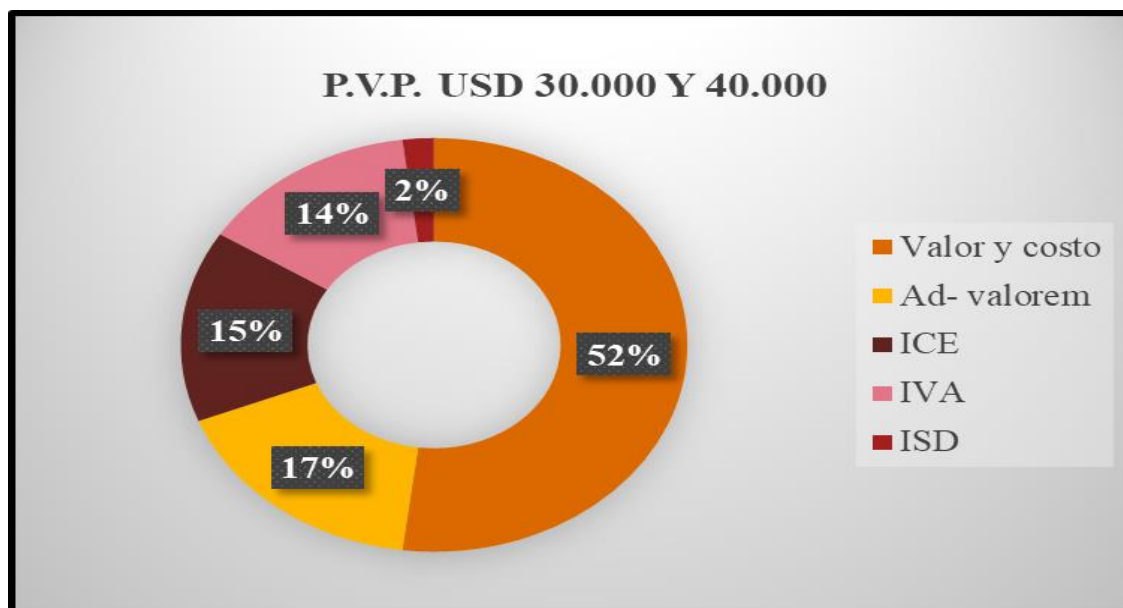


Figura 15: Carga tributaria vehículos nuevos de P.V.P. USD 30.00 y 40.000

Fuente: AEADE – Anuario 2017

Para finalizar, la Figura 16 describe a los vehículos cuyo P.V.P es de US\$70.000, la participación de impuestos que representa el 62% del automóvil y se descompone de la siguiente manera: el 2% por el ISD, 11% por el Ad- valorem, 14% del IVA, 35% por ICE; por lo que el costo de los vehículos radica solamente es del 38%.

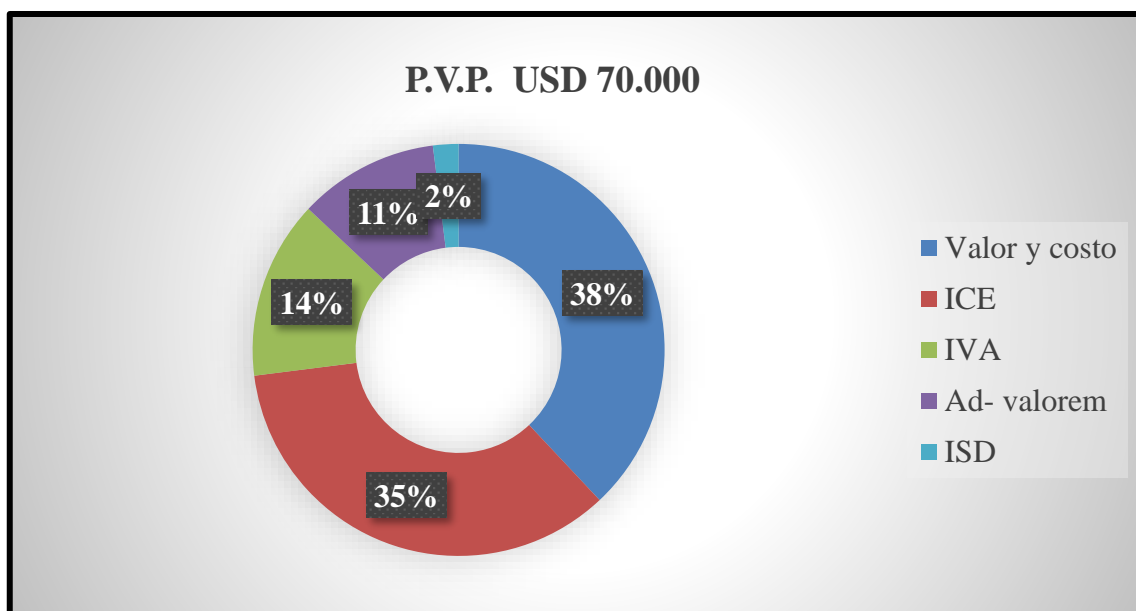


Figura 16: Carga tributaria vehículos nuevos de P.V.P. USD 70.000

Fuente: AEADE – Anuario 2017

3 VENTAJAS Y DESVENTAJAS QUE TRAJÓ AL SECTOR AUTOMOTRIZ LA APLICACIÓN DE LAS SALVAGUARDIAS

3.1 Incidencia salvaguardias en el PIB Ecuador

3.1.1 Producto Interno Bruto

El Producto Interno Bruto (PIB) es un indicador económico que refleja el importe pecuniario de bienes y servicios elaborados dentro de un país un periodo de tiempo determinado, que generalmente es de un año. En otras palabras, el PIB sirve para evaluar la riqueza económica que posee un país.

El cálculo del Producto Interno Bruto (PIB), se lo puede realizar por medio de tres métodos, los cuales son:

- Método del gasto.
- Método del valor agregado.
- Método del ingreso.

A continuación, se explicará brevemente en que consiste cada uno de los métodos mencionados anteriormente.

- Método del gasto: es la suma del consumo final más la formación bruta del capital, se añade las exportaciones y se restan las importaciones y esto es reflejado en la siguiente fórmula:

$$\text{PIB} = C + I + G + X - M,$$

Donde **C** = Consumo

I = Inversión

G = Gasto público

X = Exportaciones

M = Importaciones

- Método del valor agregado, se calcula realizando una suma del valor agregado bruto generado en la producción más impuestos y restando las subvenciones.
- Método del ingreso, se calcula sumando la remuneración de los empleados más impuestos menos subvenciones más los excedentes de explotación, lo que se simplifica a la suma de la producción más impuestos/subvenciones y menos el consumo intermedio.

Durante el 2015, la economía ecuatoriana enfrentó el inicio de un periodo de recesión, el mismo que cayó sobre el poder adquisitivo de la moneda extranjera que circula dentro del territorio ecuatoriano, denominada dólar, la misma que fue adoptada en el año 2000 en el gobierno de Jamil Mahuad. Adicionalmente, los otros síntomas de recesión fueron la caída del precio del barril de petróleo y a su vez el crecimiento del gasto público que el gobierno de este periodo realizó. Los factores anteriormente mencionados, causaron que dentro del Ecuador existiera un desequilibrio en la economía.

En el periodo del 2015 – 2017, el desequilibrio económico ecuatoriano se presentó por las siguientes causas:

- Desequilibrio fiscal: Abundante gasto público en comparación al monto de los ingresos generados.
- Desequilibrio interno: Contracción de la demanda en el mercado doméstico.
- Desequilibrio externo: Pérdida de competitividad en la venta de productos fuera del territorio ecuatoriano.

La estrategia del gobernante Rafael Correa, fue limitar la salida de dividas de la economía y la implementación de sobretasas en la importación de ciertos productos. En el 2014 se colocaron aranceles a 588 bienes como maquinaria y equipos de computación. Posteriormente, en enero del 2015 se estableció que las restricciones de importaciones

fuesen del 7% y 21% a los países vecinos de Perú y Colombia respectivamente; y para concretar el equilibrio definitivo de la economía ecuatoriana, se impuso la disposición de la carga de aranceles para un tercio de los productos de importación en marzo del 2015, esta medida se la aplicó de manera temporal y fueron del 5%, 15%, 25% y 45%, estas proporciones eran de acuerdo a la naturaleza del producto.

A pesar del propósito con el cual fueron establecidas las sobretasas arancelarias, el efecto también fue perjudicial ya que, al encarecer ciertos productos, se elevaba el costo de la canasta de bienes, sin embargo, esto aparentemente proporciona consecuencias positivas, ya que los consumidores preferirían los productos locales que son de características similares a los bienes importados, pero a menor costo, sin embargo existe una peculiaridad que radica en la capacidad de producción de las compañías locales, porque para desarrollar su activas de giro de negocio era indispensable la adquisición de algún tipo de material, insumo u otro recurso que era originario de otros países del exterior, por tanto la implementación de las salvaguardias si perjudicaron a la producción nacional, los gobernantes de aquella época no tomaron en consideración que nuestro país es productor de bienes primarios, más no de bienes de capital, los cuales son bienes duraderos que no se agotan en poco tiempo, por lo tanto es contradictorio que las empresas nacionales tengan que importarlos para realizar producción local. Según Lee (1995) muestra que una nación que se encuentra en vías de desarrollo utiliza bienes de capital de exterior ya que son más económicos y que impulsan la eficiencia en cuento a la acumulación de capital, lo que provoca desarrollo económico. Dentro del análisis de Lee, se destaca que cualquier alteración en las importaciones de bienes de capital de un país en vías de desarrollo lo perjudicará en su economía doméstica (Eco Finanzas, 2018).

A consecuencia de la vigencia de las salvaguardias a partir de marzo del 2015, las importaciones redujeron en un 38%, lo que conllevó a una disminución del PIB ecuatoriano. En el año 2014 el PIB fue de 101.726,3 millones de dólares, pero en el año siguiente 2015 se redujo en un 2%, durante el 2016 el descenso del PIB continuó en un punto porcentual, hasta que, en el 2017, inició la recuperación de producto interno bruto en un 5% con respecto al año 2016.

3.1.2 PIB generado por el sector automotriz

Como se puede observar en la Tabla 6 y Figura 17, desde el año 2008 hasta el 2017, el Producto Interno Bruto del sector del transporte ha mantenido un crecimiento importante y progresivo **diagnosticado** de, según la información obtenida del boletín del Banco Central de Ecuador (BCE). La participación del PIB generado por la industria automotora no ha sufrido ningún descenso significativo por la implementación de las medidas de emergencia, llamadas salvaguardias; ya que la proporción de esta industria en la composición del producto interno bruto oscila entre 4,26% siendo el más bajo, hasta su porcentaje mayor que fue de 5,70%. En la Tabla 6 y Figura 17, se detalla el movimiento de la industria de transporte con su respectivas proporción en cuanto al PIB total de Ecuador (Banco Central del Ecuador, 2018)

Tabla 6: Producto Interno Bruto por industria del transporte

Millones de USD *

Año	Transporte Millones USD	PIB	% PIB transporte
			PIB del año
2008	3.520,8	61.762,6	5,70%
2009	3.548,4	62.519,7	5,68%
2010	3.700,3	69.555,4	5,32%
2011	3.696,3	79.276,7	4,66%
2012	3.859,5	87.924,5	4,39%
2013	4.299,6	95.129,7	4,52%
2014	4.337,8	101.726,3	4,26%
2015 (sd)	4.773,3	99.290,4	4,81%
2016 (p)	5.139,1	98.614,0	5,21%
2017 (prel)	5.464,4	103.056,6	5,30%

(*) Incluye aproximación de decimales

(sd) semi-definitivo

(p) provisional

(prel) preliminar por sumatoria de trimestres

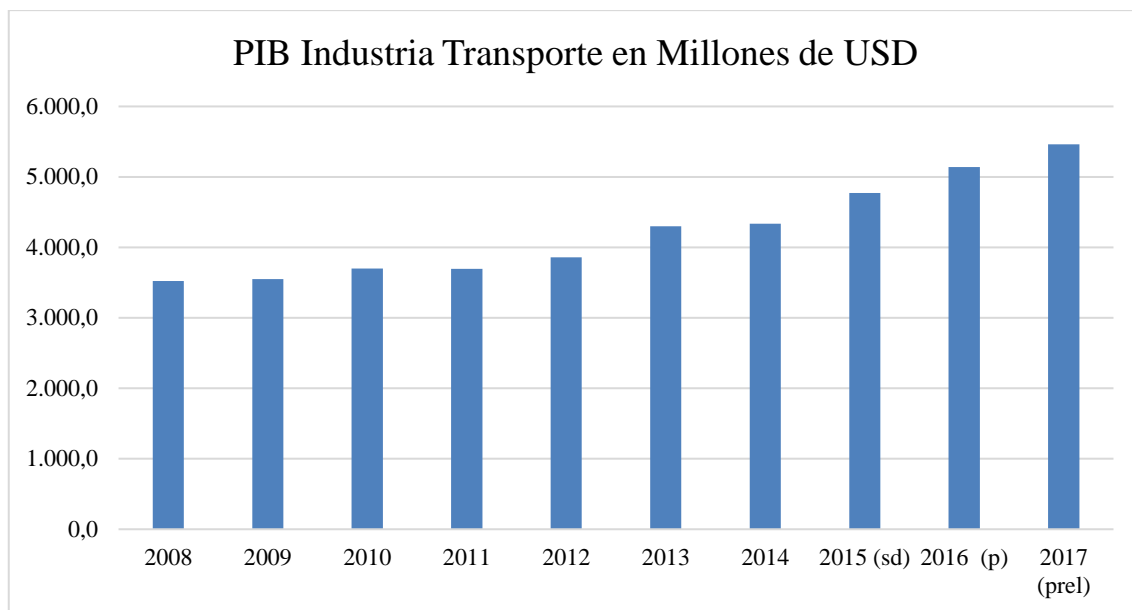


Figura 17: PIB Industria transporte en millones USD

Fuente: Banco Central Ecuador

Importaciones FOB por uso o destino económico

El término Free on Board (FOB) es la expresión del valor de mercado de las exportaciones de productos en las aduanas fronterizas. Su significado en español es “Libre a bordo”, este valor incluye el costo del bien, los derechos de exportación, costo del medio de transporte por el cual se trasladará el bien desde su punto de origen hasta su destino (Eco Finanzas, 2018).

El FOB es un acuerdo multilateral de compra - venta utilizado en el comercio internacional para cumplir derecho y obligaciones para las partes que intervienen en la transacción mercantil. Esto quiero decir que el vendedor será quien cubra con todos los gastos y costos de movilización hasta el puerto de origen o la locación más cercana del comprador, sin embargo, los gastos por concepto de seguro o flete no forman parte de la responsabilidad de comerciante que vende la mercadería, es importante recalcar que una vez que los bienes ingresan al buque la responsabilidad se traslada al comprador (Significados, 2018).

A continuación, como se observar en la Tabla 7, las importaciones FOB por uso o destino económico, están clasificadas en:

- a. *Bienes de consumos*: Los bienes de consumo son aquellas mercaderías producidas para satisfacer directamente necesidades que posee la sociedad como, por ejemplo: alimentos, vestimenta, vivienda entre otros. Estos bienes se diferencian de los bienes de capital, ya que estos últimos son usados para producir otros bienes (Definiciones.org, 2018).
- b. *Materia prima*: La materia prima son los recursos obtenidos de la naturaleza que se utilizan para crear y transformar productos con la ayuda de mano de obra u horas máquina (Concepto Definición, 2015).
- c. *Bienes de capital*: Los bienes de capital ayudan a la producción de otro bien y se convertirán en capital de una empresa (Economipedia, 2018).

Una vez entendido como están compuestas las importaciones FOB, se debe prestar atención a los bienes de capital, ya que esta clasificación contiene a los equipos de transporte, es decir el sector automotriz. En la Tabla 7 se encuentran las importaciones del 2015 al 2017, separados en cuatrimestres, donde se detalla cual es la participación que posee los equipos de transporte con respecto al total de bienes capital y al total de las importaciones. Desde el segundo cuatrimestre del 2015 hasta el tercer cuatrimestre del 2016, la participación del transporte con respecto al total de las importaciones se ha mantenido constante con el 6% porque no se ha incrementado significativamente las importaciones, pero en el periodo siguiente decayó en un punto porcentual. El segundo cuatrimestre del 2017, la participación de la industria del transporte incrementó el 2%, este resultado se repitió en el tercer cuatrimestre del 2017.

Tabla 7: Importaciones FOB por uso o destino económico 2015 - 2017

Periodo de tiempo	Total importaciones	BIENES DE CAPITAL		Eq transporte / Total bienes de capital	Eq transporte / Total importaciones
		Total Bienes de capital	Equipos de transporte	%	%
I Cuatrimestre 2015	7.620.781,84	2.090.653,54	633.463,98	30%	8%
II Cuatrimestre	6.679.743,35	1.662.587,33	407.042,63	24%	6%
III Cuatrimestre	6.146.272,74	1.589.174,61	352.806,49	22%	6%
I Cuatrimestre 2016	4.842.313,61	1.268.275,54	284.863,83	22%	6%
II Cuatrimestre	5.010.963,44	1.299.991,97	300.627,17	23%	6%
III Cuatrimestre	5.691.880,30	1.372.942,32	360.345,12	26%	6%
I Cuatrimestre 2017	5.617.274,83	1.320.318,02	305.761,52	23%	5%
II Cuatrimestre	6.492.287,67	1.614.409,67	440.721,74	27%	7%
III Cuatrimestre	6.921.501,49	1.746.731,77	496.153,97	28%	7%

Fuente: Banco Central del Ecuador

3.2 Prolongación salvaguardias en el Ecuador

Las salvaguardias fueron una medida temporal y de carácter no discriminatorio aplicado en el Ecuador el 11 de marzo del 2015, con el propósito de generar un equilibrio en la balanza de pagos, productividad y competitividad nacional; debido a que el rubro de las importaciones se encontraba muy elevado y superaba a la cifra generada por las exportaciones. Esta sobretasa arancelaria tendría duración hasta que la balanza de pagos se mantenga equilibrada o aproximadamente 15 meses, según la resolución No.011-2015 emitida por el Comité de Comercio Exterior (Comité Comercio Exterior, 2015).

A partir del 26 de octubre del 2016, la resolución No. 021-2016 entró en vigencia, en la cual se realizó modificaciones con respecto al porcentaje de las sobretasas arancelarias. La sobretasa del 40% se reducía al 35%, en el mes de abril al 23,3%, en mayo al 11,7% y para junio del 2016, la salvaguardia estaría totalmente radicada. También la salvaguardia del 25% sería sustituida por el 15%, al igual que en los meses siguientes, por ejemplo, en el mes de abril al 10%, en mayo al 5% y para junio del 2016, la salvaguardia llegaría a 0% (Comité de Comercio Exterior, 2016).

De acuerdo a la resolución No. 021-2016, el Comité de Comercio Exterior se planteó que, en junio del 2016 las salvaguardias sean eliminadas en su totalidad, sin embargo, la situación de la balanza de pagos no mejoró como se esperaba, por lo que se extendió la vigencia de las sobretasas dentro del territorio ecuatoriano hasta junio del 2017.

3.3 Impactos de las salvaguardias en el sector automotriz

- **Antecedentes**

La situación económica del Ecuador fue afectada significativamente desde la caída del precio del petróleo, lo que afectó directamente a la balanza de pagos y por este motivo el gobierno ecuatoriano decidió aplicar salvaguardias para equilibrarla. El 11 de marzo del 2015, entró en vigencia la aplicación de una tasa arancelaria para el 32% del total de los productos importados en Ecuador por un periodo de tiempo de 15 meses, esta decisión esta respalda por el Acuerdo General de Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 (GATT), donde explica que un país miembro puede importar restricciones para nivelar las importaciones, siempre y cuando estas generen dificultades en el desarrollo económico de una nación. A consecuencia de esta medida de emergencia, las importaciones empezaron a disminuir por tema de las salvaguardias, las mismas que se prolongaron hasta el 2017.

En general, los gobernantes que deciden optar por esta restricción, la realizan porque desean tomar una medida de emergencia para disminuir parcial o totalmente el ingreso de bienes que desplazan a la producción interna del país, cabe recalcar que cada nación posee la facultad de recurrir a las medidas necesarias permitidas que mejor se adecuen a las necesidades de cada país bajo el marco conceptual permitidos por la OMC y organismos reguladores (Espinosa & Camino, 2017).

- **Impactos positivos**

Las salvaguardias impulsaron el consumo de la producción nacional, ya que los productores ecuatorianos ofrecían productos de características similares a los bienes importados (Yandún, 2015).

La industria ecuatoriana fue incentivada a mejorar su calidad en la producción de sus productos para ser más competitivos en el mercado y cuando las restricciones arancelarias sean eliminadas, los consumidores prefieran sus productos sobre los bienes importados (Macías, 2015).

El gobierno del estado ecuatoriano devolvió impuestos a los exportadores para neutralizar el efecto de las sobretasas arancelarias en la importación de bienes de capital y materias primas, con el fin de evitar el precio elevado de los productos nacionales en el mercado internacional (Lunas Osorio, 2015).

- **Impactos negativos**

A razón de esta decisión tomada por parte del gobierno ecuatoriano, el sector automotriz ha sido uno de los más afectados ya que del 2007 al 2014 esta industria se mantenía en crecimiento continuo, sin embargo, este desarrollo paró en el 2015, donde experimentó su momento más crítico, ya que el consumo disminuyó porque para los ecuatorianos adquirir un vehículo se encareció significativamente.

Adicionalmente, la producción nacional aumentó en su costo ya que algunos de los suministros utilizados para la fabricación o prestación de servicios son productos de origen extranjero, por lo que los mismos productores ecuatorianos se encontraban obligados a continuar importando para seguir con su actividad económica.

Al mismo tiempo, la producción nacional no poseía la capacidad productiva para abastecer a toda la demanda de los consumidores del territorio ecuatoriano, que antes era satisfecha con la producción nacional y la importación.

Los ciudadanos ecuatorianos optaron por viajar al país vecino del norte para adquirir los productos importados a menor precio, por lo que el dinero producido en Ecuador se quedaba en Colombia.

3.4 Análisis de las Empresas más significativas del sector automotriz ecuatoriano

En la Tabla 8, se puede observar las ventas de vehículos según marca en el periodo 2011 al 2016, en el 2011 la marca de automóviles que encabeza la lista es Chevrolet, la cual posee una participación del 42,31%, seguido por Hyundai que tiene el 10,64% y en el tercer lugar se encuentra Kia con el 8.55% y el porcentaje restante se mantiene distribuido en varias marcas existentes dentro de nuestro país. Posteriormente, desde el 2012 hasta

2016, se mantienen ocupando los tres primeros puestos Chevrolet, Hyundai y Kia. Es importante resaltar que en el 2016 existió una baja significativa por el elevado costo de los automóviles, las ventas de vehículos ya que en este año el total de vehículos vendidos fue de 63.555; Mientras que, en el año 2015, se logró vender alrededor de 81.309 autos dentro del territorio ecuatoriano.

En el anexo 3, con información subida a la Superintendencia de Compañías, se realizó una comparación de las tres compañías más grandes dentro del Ecuador durante el 2015 al 2017, que se dedican a la comercialización de vehículos, las cuales son: Autolandia, Asiauto y Asiacar. En esta comparación se observa la reducción de la rentabilidad de las compañías anteriormente mencionadas.

Tabla 8: Ventas de vehículos según marca en Ecuador 2011 - 2016

VENTAS DE VEHÍCULOS SEGÚN MARCA

En unidades / porcentaje de participación, 2011-2016

MARCA	2011	%	2012	%	2013	%	2014	%	2015	%	2016	%
CHEVROLET	59 189	42,31%	54 947	45,24%	50 195	44,10%	53 574	44,62%	40 265	49,52%	28 375	44,65%
KIA	11 965	8,55%	10 144	8,35%	12 300	10,81%	12 038	10,03%	7 647	9,40%	8 486	13,35%
HYUNDAI	14 879	10,64%	12 296	10,12%	9 629	8,46%	10 623	8,85%	5 678	6,98%	4 930	7,76%
TOYOTA	6 730	4,81%	6 840	5,63%	6 425	5,65%	6 476	5,39%	3 651	4,49%	2 951	4,64%
GREAT WALL	2 085	1,49%	2 088	1,72%	1 688	1,48%	2 160	1,80%	2 445	3,01%	2 717	4,28%
MAZDA	8 012	5,73%	5 120	4,22%	6 402	5,63%	6 916	5,76%	3 651	4,49%	2 546	4,01%
NISSAN	10 080	7,21%	7 051	5,81%	6 576	5,78%	6 019	5,01%	3 794	4,67%	2 474	3,89%
HINO	4 133	2,95%	3 625	2,98%	3 735	3,28%	4 578	3,81%	3 385	4,16%	2 150	3,38%
RENAULT	5 441	3,89%	2 707	2,23%	2 624	2,31%	2 587	2,15%	1 128	1,39%	1 747	2,75%
FORD	4 385	3,13%	4 254	3,50%	4 086	3,59%	4 164	3,47%	1 771	2,18%	1 644	2,59%
VOLKSWAGEN	3 590	2,57%	2 969	2,44%	1 846	1,62%	1 942	1,62%	1 105	1,36%	975	1,53%
CHERY	1 515	1,08%	1 854	1,53%	1 134	1,00%	1 117	0,93%	1 059	1,30%	878	1,38%
JAC	924	0,66%	1 086	0,89%	1 175	1,03%	1 314	1,09%	891	1,10%	322	0,51%
DFSK	-	0,00%	-	0,00%	-	0,00%	765	0,64%	558	0,69%	321	0,51%
MERCEDES BENZ	446	0,32%	327	0,27%	44	0,04%	335	0,28%	316	0,39%	215	0,34%
HONDA	214	0,15%	216	0,18%	171	0,15%	147	0,12%	121	0,15%	205	0,32%
CITROËN	137	0,10%	178	0,15%	184	0,16%	453	0,38%	329	0,40%	189	0,30%
BYD	77	0,06%	140	0,12%	31	0,03%	299	0,25%	171	0,21%	168	0,26%
DONGFENG	163	0,12%	90	0,07%	140	0,12%	303	0,25%	216	0,27%	165	0,26%
JEEP	155	0,11%	237	0,20%	409	0,36%	443	0,37%	203	0,25%	152	0,24%
MITSUBISHI	983	0,70%	371	0,31%	454	0,40%	419	0,35%	256	0,31%	151	0,24%
AUDI	131	0,09%	150	0,12%	150	0,13%	191	0,16%	182	0,22%	134	0,21%
FAW	-	0,00%	-	0,00%	-	0,00%	49	0,04%	206	0,25%	127	0,20%
FUSO	-	0,00%	-	0,00%	-	0,00%	-	0,00%	151	0,19%	118	0,19%
PEUGEOT	349	0,25%	241	0,20%	162	0,14%	184	0,15%	146	0,18%	114	0,18%
GOLDEN DRAGON	65	0,05%	52	0,04%	41	0,04%	2	0,00%	117	0,14%	98	0,15%
BMW	212	0,15%	152	0,13%	149	0,13%	150	0,12%	114	0,14%	92	0,14%
FOTON	20	0,01%	21	0,02%	48	0,04%	128	0,11%	76	0,09%	91	0,14%
INTERNATIONAL	234	0,17%	263	0,22%	161	0,14%	186	0,15%	192	0,24%	67	0,11%
SKODA	647	0,46%	551	0,45%	525	0,46%	261	0,22%	100	0,12%	57	0,09%
KENWORTH	353	0,25%	480	0,40%	492	0,43%	472	0,39%	179	0,22%	55	0,09%
LIFAN	288	0,21%	300	0,25%	73	0,06%	25	0,02%	146	0,18%	55	0,09%
FREIGHTLINER	249	0,18%	276	0,23%	341	0,30%	272	0,23%	96	0,12%	37	0,06%
JMC	107	0,08%	122	0,10%	241	0,21%	106	0,09%	121	0,15%	30	0,05%
UD TRUCKS	-	0,00%	-	0,00%	-	0,00%	86	0,07%	78	0,10%	29	0,05%
FIAT	68	0,05%	169	0,14%	508	0,45%	278	0,23%	236	0,29%	28	0,04%
MACK	199	0,14%	389	0,32%	227	0,20%	100	0,08%	63	0,08%	17	0,03%
BEIBEN	-	0,00%	-	0,00%	-	0,00%	52	0,04%	49	0,06%	5	0,01%
YUTONG	54	0,04%	49	0,04%	36	0,03%	48	0,04%	46	0,06%	3	0,00%
OTRAS	1 814	1,30%	1 691	1,39%	1 410	1,24%	798	0,66%	371	0,46%	637	1,00%
TOTAL	139 893	100%	121 446	100%	113 812	100%	120 060	100%	81 309	100%	63 555	100,00%

Fuente: AEADE 2016

4 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1 Conclusiones

La implementación de medidas arancelarias de emergencia, llamadas salvaguardias se aplican cuando la situación económica de un país es crítica, ya que existe un desequilibrio en la balanza de pagos, siendo la principal causa el exceso de importaciones versus las exportaciones que un país realiza. Al aplicar salvaguardias a los productos importados, el país que las adoptará debe cumplir con el marco normativo llamado GATT.

Las salvaguardias causaron un fuerte impacto en el sector automotriz en el 2015, ya que los precios de los automóviles se incrementaron por las sobretasas que se debía cancelar para que los automotores ingresen al país, debido a las salvaguardias, la industria automotriz perdió ventas, ya que los vehículos se encarecieron significativamente. Sin embargo, los vehículos ya dejaron de ser accesorios lujosos para personas de un nivel socio económico alto, porque actualmente son medios necesarios para que los ecuatorianos se puedan trasladar.

El propósito de las salvaguardias fue planeado con fines positivos, sin embargo, no se tomó en cuenta que el sector productivo ecuatoriano no posee la capacidad necesaria para satisfacer las necesidades del mercado, por lo que agregar sobretasas arancelarias encarecieron los productos de origen extranjero, con el fin de radicar el consumo de los productos importados y preferir la producción nacional, el resultado fue disminución del consumo. Adicionalmente, la producción nacional utiliza insumos que son importados, por lo que las medidas arancelarias tomadas por el gobierno ecuatoriano perjudican a los consumidores finales, ya que al sector productivo le cuesta mucho más sus bienes y esto es reflejado en un precio de venta al público más elevado.

4.2 Recomendaciones

- Se recomienda que los gobiernos que deseen aplicar salvaguardias a los productos e insumos importados, realicen un estudio a profundidad para analizar si la

estrategia logra disminuir los consumos de bienes producidos en el exterior y que propulse la producción nacional, siempre y cuando el sector productivo no sea dependiente de algún insumo del exterior, ya que, con las salvaguardias, el producto nacional se encarecería.

- Se recomienda que las salvaguardias sean aplicadas a los bienes que por su naturaleza no son estrictamente necesarios, en otras palabras, a bienes que otorguen cierto nivel de lujo a su propietario.
- Se recomienda que el gobierno que decida aplicar salvaguardias, establezca excepciones para los insumos utilizados principalmente por el sector productivo ecuatoriano, ya que de esta manera se incentiva el consumo de la producción nacional, al ofrecer bien es de similares características como los importados, pero a un valor menor.

REFERENCIAS

1. Activate. (11 de enero de 2018). *Ministerio de Coordinación de la Política Económica*. Obtenido de <http://www.activate.ec/content/ministerio-de-coordinacion-de-la-politica-economica>
2. AEADE. (18 de febrero de 2018). *¿Quiénes somos?* Obtenido de <http://www.aeade.net/quienes-somos/>
3. AEADE. (19 de febrero de 2018). *Anuario 2016*. Obtenido de <http://www.aeade.net/wp-content/uploads/2017/12/anuario2016.pdf>
4. AEADE. (5 de julio de 2018). *Anuario 2017*. Obtenido de <http://www.aeade.net/wp-content/uploads/2018/04/anuario%202017%20final%20web.pdf>
5. AEADE. (2018). Automotive Sector in figures June 2018 - No. 21. *Automotive Sector in figures*, 6.
6. AEADE. (18 de Junio de 2018). *Boletín Mayo 2018*. Obtenido de <http://www.aeade.net/wp-content/uploads/2018/05/boletin%2020%20ingles%20resumido.pdf>
7. AEADE. (16 de Febrero de 2018). *Perspectivas para el sector automotor en 2017*. Obtenido de <http://www.aeade.net/perspectivas-para-el-sector-automotor-en-2017/>
8. Asamblea Nacional. (22 de diciembre de 2010). *Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones*. Obtenido de Aduana del Ecuador: <https://www.aduana.gob.ec/wp-content/uploads/2017/05/COPCI.pdf>
9. Banco Central del Ecuador. (junio de 2018). *Información Estadística Mensual No.1996*. Obtenido de <https://contenido.bce.fin.ec/home1/estadisticas/bolmensual/IEMensual.jsp>
10. Borja, R. (24 de octubre de 2017). *Enciclopedia de la Política*. Obtenido de <http://www.encyclopediadelapolitica.org/Default.aspx?i=&por=r&idind=1339&termino=>
11. Comité Comercio Exterior. (6 de marzo de 2015). *Resolución No. 011-2015*. Obtenido de <https://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2015/03/Resoluci%C3%B3n-011-2015.pdf>

12. Comité de Comercio Exterior. (2015). *Resolución No. 011-2015*. Obtenido de <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2015/03/Resoluci%C3%B3n-011-2015.pdf>
13. Comité de Comercio Exterior. (6 de septiembre de 2016). *Resolución No. 021-2016*. Obtenido de <https://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/09/Resolucio%CC%81n-021-2016.pdf>
14. Comité salvaguardia OMC. (13 de enero de 2018). *Las salvaguardias*. Obtenido de https://www.wto.org/spanish/tratop_s/safeg_s/safeg_s.htm
15. Concepto Definición. (19 de marzo de 2015). *Definición de Materia Prima*. Obtenido de <http://conceptodefinicion.de/materia-prima/>
16. Consejo del Comercio de Mercancías. (13 de enero de 2018). *El GATT y el Consejo del Comercio de Mercancías*. Obtenido de OMC: https://www.wto.org/spanish/tratop_s/gatt_s/gatt_s.htm
17. Correa, R. (12 de junio de 2013). *Decreto Ejecutivo No.25*. Obtenido de Decreto Ejecutivo No.25: <http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/ecu140254.pdf>
18. Cuida tu futuro. (05 de Noviembre de 2017). *¿Qué son los impuestos ICE e IVA?* Obtenido de <https://cuidatufuturo.com/que-son-el-ice-y-el-iva/>
19. Definición.De. (13 de enero de 2018). *Que es Gatt*. Obtenido de <https://definicion.de/gatt/>
20. Definiciones.org. (04 de junio de 2018). *Definición de bienes de consumo*. Obtenido de <http://www.definicion.org/bienes-de-consumo>
21. Eco Finanzas. (04 de junio de 2018). *Valor FOB*. Obtenido de https://www.eco-finanzas.com/diccionario/V/VALOR_FOB.htm
22. Economipedia. (04 de junio de 2018). *Bien de capital*. Obtenido de <http://economipedia.com/definiciones/bien-de-capital-equipo-produccion.html>
23. Enciclopedia Financiera. (05 de noviembre de 2017). *Ad valorem*. Obtenido de <http://www.encyclopediainanciera.com/definicion-ad-valorem.html>
24. Espinosa, D., & Camino, R. C. (2017). Salvaguardias en Ecuador. *CienciAmérica*, 1-3.
25. Finger, J. M., & Nogués, J. J. (2005). *Salvaguardias y antidumping en la liberación comercial de América Latina*. Buenos Aires: Siglo XXI de Editora Iberoamericana S.A.

26. GATT. (1994). *Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio*. Obtenido de https://www.wto.org/spanish/docs_s/legal_s/gatt47.pdf
27. GM OBB. (03 de abril de 2018). *Cultura Corporativa de GM OBB del Ecuador*. Obtenido de <https://www.gmobb.ec/empresa/>
28. ICEX. (22 de julio de 2015). *Guatemala: segundo país de Latinoamérica con más salvaguardias*. Obtenido de <https://www.icex.es/icex/es/Navegacion-zona-contacto/revista-el-exportador/noticias/NEW2015467370.html>
29. Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones. (2018). *Análisis sectorial Automotriz 2017*. Quito: Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones.
30. Lunas Osorio, L. (13 de agosto de 2015). *Ecuador, las salvaguardias y sus efectos*. Obtenido de Marco Trade News: <http://marcotradenews.com/noticias/ecuador-las-salvaguardias-y-sus-efectos-39679>
31. Macías, V. (2015). *Betty Tola: Las salvaguardias tienen efectos positivos para el país*. Obtenido de El Ciudadano: <http://www.elciudadano.gob.ec/betty-tola-las-salvaguardias-tienen-efectos-positivos-para-el-pais/>
32. Ministerio Coordinador de producción, Empleo y Competitividad. (2013). *Informe rendición de cuentas*. Obtenido de <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/04/INFORME-RENDICI%C3%93N-DE-CUENTAS-2013.pdf>
33. Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuacultura y Pesca. (11 de enero de 2018). *Valores / Misión / Visión*. Obtenido de <http://www.agricultura.gob.ec/valores-mision-vision/>
34. Ministerio de Comercio Exterior. (08 de julio de 2018). *Acuerdo comercial Ecuador - Unión Europea*. Obtenido de <https://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/04/CARTILLA-UNION-EUROPEA-1.pdf>
35. Ministerio de Comercio Exterior. (10 de enero de 2018). *COMEX*. Obtenido de <http://www.comercioexterior.gob.ec/comex/>
36. Ministerio de Comercio Exterior. (11 de enero de 2018). *Valores / Misión / Visión*. Obtenido de <http://www.comercioexterior.gob.ec/valores-mision-vision/>
37. Ministerio de Economía y Finanzas. (11 de enero de 2018). *Misión / Visión*. Obtenido de <http://www.finanzas.gob.ec/valores-mision-vision/>
38. Ministerio de Industrias y Productividad. (11 de enero de 2018). *Quiénes somos*. Obtenido de <http://www.industrias.gob.ec/valores-mision-vision/>

39. OMC. (05 de noviembre de 2017). *¿Qué es la OMC?* Obtenido de https://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/whatis_s.htm
40. OMC. (2017). *Abreviaturas.* Obtenido de https://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/tif_s/abbr_s.htm
41. OMC. (2017). *El Consejo General de la OMC.* Obtenido de https://www.wto.org/spanish/thewto_s/gcounc_s/gcounc_s.htm
42. OMC. (2017). *Estructura de la OMC.* Obtenido de https://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/tif_s/org2_s.htm
43. OMC. (05 de noviembre de 2017). *Información técnica sobre salvaguardias.* Obtenido de https://www.wto.org/spanish/tratop_s/safeg_s/safeg_info_s.htm
44. OMC. (25 de octubre de 2017). *La Ronda Uruguay.* Obtenido de https://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/tif_s/fact5_s.htm
45. OMC. (2017). *Miembros y Observadores de la OMC.* Obtenido de https://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/tif_s/org6_s.htm
46. OMC. (2017). *Miembros, asociaciones y administración OMC.* Obtenido de https://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/tif_s/org3_s.htm
47. OMC. (2017). *Visión general.* Obtenido de https://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/wto_dg_stat_s.htm
48. Organización Mundial del Comercio. (2017). *Quiénes somos.* Obtenido de https://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/who_we_are_s.htm
49. ORI The Office of Research Integrity. (23 de octubre de 2017). *Diseño de Investigaciones.* Obtenido de <https://ori.hhs.gov/content/m%C3%B3dulo-2-dise%C3%B1o-de-investigaciones-secci%C3%B3n-1>
50. Ramos Chagoya, E. (01 de julio de 2008). *Métodos y técnicas de investigación.* Obtenido de Gestipolis: <https://www.gestipolis.com/metodos-y-tecnicas-de-investigacion/>
51. Registro Oficial. (10 de noviembre de 2017). *Ley de Creación del Fondo para el Desarrollo de la Infancia.* Obtenido de <http://www.ministeriointerior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/03/LEY-DE-CREACION-DEL-FONDO-PARA-EL-DESARROLLO-DE-LA-INFANCIA.pdf>
52. Secretaria Nacional de Planificación y Desarrollo. (11 de enero de 2018). *Misión / Visión / Principios / Valores.* Obtenido de <http://www.planificacion.gob.ec/mision-vision-principios-valores/>

53. Servicio de Rentas Internas - SRI. (05 de noviembre de 2017). Obtenido de <http://www.sri.gob.ec/web/guest/isd>
54. Servicio de Rentas Internas - SRI. (06 de Noviembre de 2017). *Impuesto a la Renta*. Obtenido de <http://www.sri.gob.ec/web/guest/impuesto-a-la-renta>
55. Servicio de Rentas Internas - SRI. (05 de noviembre de 2017). *IVA*. Obtenido de <http://www.sri.gob.ec/web/guest/iva>
56. Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (11 de enero de 2018). *Misión / Visión*. Obtenido de <https://www.aduana.gob.ec/mision-vision/>
57. Significados. (04 de junio de 2018). *Significado de FOB*. Obtenido de <https://www.significados.com/fob/>
58. Tipos definiciones. (01 de abril de 2018). *Tipos de autos*. Obtenido de <http://www.tiposde.org/cotidianos/606-tipos-de-autos/>
59. Yandún, H. (agosto - septiembre de 2015). *Salvaguardas: Causas y efectos*. Obtenido de Clave!: <https://www.clave.com.ec/2015/12/06/salvaguardas-causas-y-efectos/>

ANEXOS

Anexo 1: Miembros OMC

País	Fecha de adiciones
Afganistán	29 de julio de 2016
Albania	8 de septiembre de 2000
Alemania	1 de enero de 1995
Angola	23 de noviembre de 1996
Antigua y Barbuda	1 de enero de 1995
Reino de la Arabia Saudita	11 de diciembre de 2005
Argentina	1 de enero de 1995
Armenia	5 de febrero de 2003
Australia	1 de enero de 1995
Austria	1 de enero de 1995
Bahrein, Reino de	1 de enero de 1995
Bangladesh	1 de enero de 1995
Barbados	1 de enero de 1995
Bélgica	1 de enero de 1995
Belice	1 de enero de 1995
Benin	22 de febrero de 1996
Estado Plurinacional de Bolivia	12 de septiembre de 1995
Botswana	31 de mayo de 1995
Brasil	1 de enero de 1995
Brunei Darussalam	1 de enero de 1995
Bulgaria	1 de diciembre de 1996
Burkina Faso	3 de junio de 1995
Burundi	23 de julio de 1995
Cabo Verde	23 de julio de 2008
Camboya	13 de octubre de 2004
Camerún	13 de diciembre de 1995
Canadá	1 de enero de 1995
Chad	19 de octubre de 1996
Chile	1 de enero de 1995
China	11 de diciembre de 2001
Chipre	30 de julio de 1995
Colombia	30 de abril de 1995

País	Fecha de adiciones
Congo	27 de marzo de 1997
Costa Rica	1 de enero de 1995
Côte d'Ivoire	1 de enero de 1995
Croacia	30 de noviembre de 2000
Cuba	20 de abril de 1995
Dinamarca	1 de enero de 1995
Djibouti	31 de mayo de 1995
Dominica	1 de enero de 1995
Ecuador	21 de enero de 1996
Egipto	30 de junio de 1995
El Salvador	7 de mayo de 1995
Emiratos Árabes Unidos	10 de abril de 1996
Eslovenia	30 de julio de 1995
España	1 de enero de 1995
Estados Unidos	1 de enero de 1995
Estonia	13 de noviembre de 1999
Ex República Yugoslava de Macedonia	4 de abril de 2003
Federación de Rusia	22 de agosto de 2012
Fiji	14 de enero de 1996
Filipinas	1 de enero de 1995
Finlandia	1 de enero de 1995
Francia	1 de enero de 1995
Gabón	1 de enero de 1995
Gambia	23 de octubre de 1996
Georgia	14 de junio de 2000
Ghana	1 de enero de 1995
Granada	22 de febrero de 1996
Grecia	1 de enero de 1995
Guatemala	21 de julio de 1995
Guinea	25 de octubre de 1995
Guinea Bissau	31 de mayo de 1995
Guyana	1 de enero de 1995
Haití	30 de enero de 1996
Honduras	1 de enero de 1995

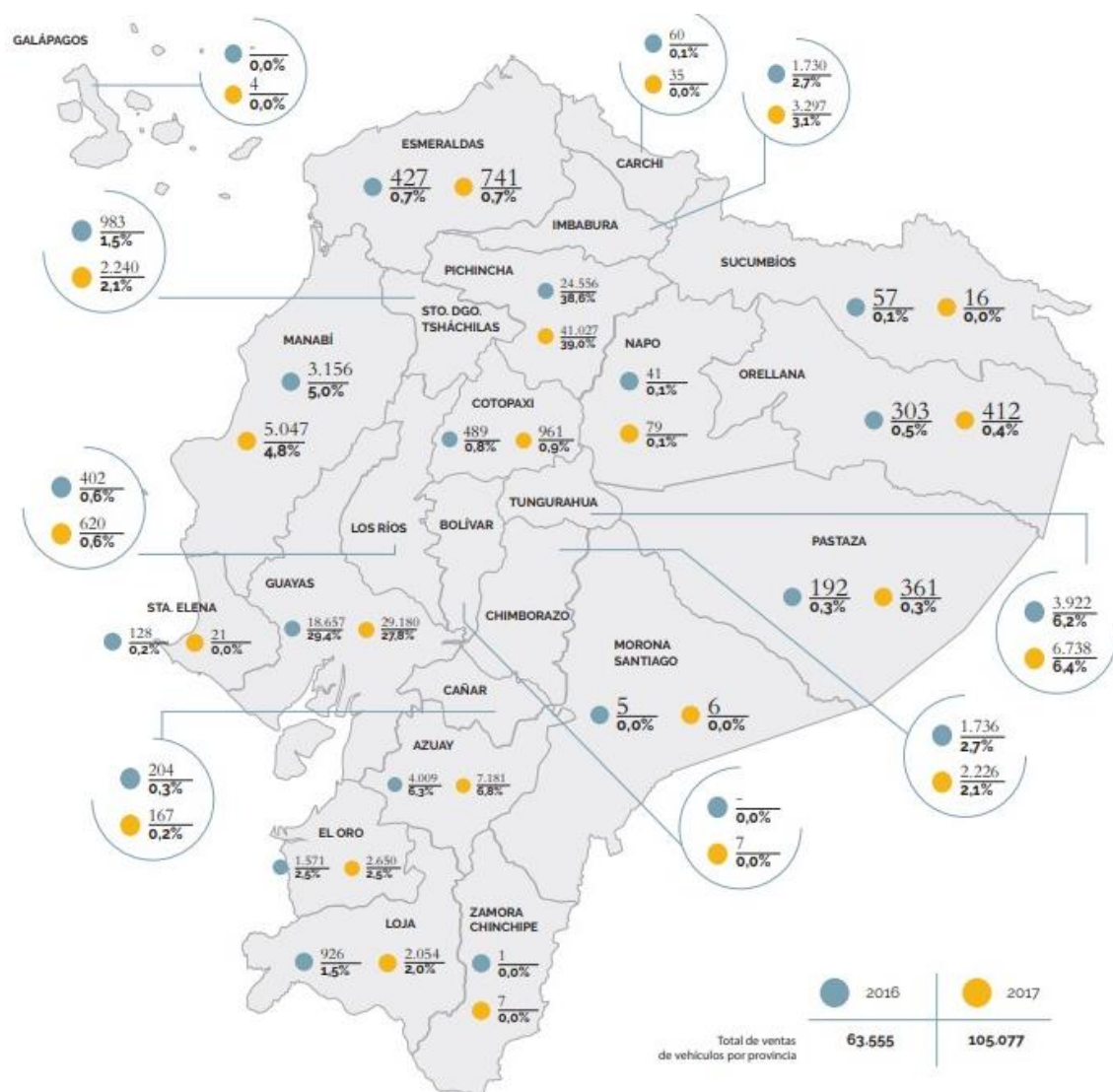
País	Fecha de adiciones
Hong Kong, China	1 de enero de 1995
Hungría	1 de enero de 1995
India	1 de enero de 1995
Indonesia	1 de enero de 1995
Irlanda	1 de enero de 1995
Islandia	1 de enero de 1995
Islas Salomón	26 de julio de 1996
Israel	21 de abril de 1995
Italia	1 de enero de 1995
Jamaica	9 de marzo de 1995
Japón	1 de enero de 1995
Jordania	11 de abril de 2000
Kazajstán	30 de noviembre de 2015
Kenya	1 de enero de 1995
Kuwait, Estado de	1 de enero de 1995
Lesotho	31 de mayo de 1995
Letonia	10 de febrero de 1999
Liberia	14 de julio de 2016
Liechtenstein	1 de septiembre de 1995
Lituania	31 de mayo de 2001
Luxemburgo	1 de enero de 1995
Macao, China	1 de enero de 1995
Madagascar	17 de noviembre de 1995
Malasia	1 de enero de 1995
Malawi	31 de mayo de 1995
Maldivas	31 de mayo de 1995
Malí	31 de mayo de 1995
Malta	1 de enero de 1995
Marruecos	1 de enero de 1995
Mauricio	1 de enero de 1995
Mauritania	31 de mayo de 1995
México	1 de enero de 1995
Moldova, República de	26 de julio de 2001
Hong Kong, China	1 de enero de 1995

País	Fecha de adiciones
Hungría	1 de enero de 1995
India	1 de enero de 1995
Indonesia	1 de enero de 1995
Irlanda	1 de enero de 1995
Islandia	1 de enero de 1995
Islas Salomón	26 de julio de 1996
Israel	21 de abril de 1995
Italia	1 de enero de 1995
Jamaica	9 de marzo de 1995
Japón	1 de enero de 1995
Jordania	11 de abril de 2000
Kazajstán	30 de noviembre de 2015
Kenya	1 de enero de 1995
Kuwait, Estado de	1 de enero de 1995
Lesotho	31 de mayo de 1995
Letonia	10 de febrero de 1999
Liberia	14 de julio de 2016
Liechtenstein	1 de septiembre de 1995
Lituania	31 de mayo de 2001
Luxemburgo	1 de enero de 1995
Macao, China	1 de enero de 1995
Madagascar	17 de noviembre de 1995
Malasia	1 de enero de 1995
Malawi	31 de mayo de 1995
Maldivas	31 de mayo de 1995
Malí	31 de mayo de 1995
Malta	1 de enero de 1995
Marruecos	1 de enero de 1995
Mauricio	1 de enero de 1995
Mauritania	31 de mayo de 1995
México	1 de enero de 1995
Moldova, República de	26 de julio de 2001
Samoa	10 de mayo de 2012
San Vicente y las Granadinas	1 de enero de 1995

País	Fecha de adiciones
Santa Lucía	1 de enero de 1995
Senegal	1 de enero de 1995
Seychelles	26 de abril de 2015
Sierra Leona	23 de julio de 1995
Singapur	1 de enero de 1995
Sri Lanka	1 de enero de 1995
Sudáfrica	1 de enero de 1995
Suecia	1 de enero de 1995
Suiza	1 de julio de 1995
Suriname	1 de enero de 1995
Swazilandia	1 de enero de 1995
Tailandia	1 de enero de 1995
Taipei Chino	1 de enero de 2002
Tanzanía	1 de enero de 1995
Tayikistán	2 de marzo de 2013
Togo	31 de mayo de 1995
Tonga	27 de julio de 2007
Trinidad y Tabago	1 de marzo de 1995
Túnez	29 de marzo de 1995
Turquía	26 de marzo de 1995
Ucrania	16 de mayo de 2008
Uganda	1 de enero de 1995
Unión Europea (anteriormente CE)	1 de enero de 1995
Uruguay	1 de enero de 1995
Vanuatu	24 de agosto de 2012
Venezuela, República Bolivariana de	1 de enero de 1995
Viet Nam	11 de enero de 2007
Yemen	26 de junio de 2014
Zambia	1 de enero de 1995
Zimbabwe	5 de marzo de 1995

Fuente: OMC

Anexo 2: Ventas de vehículos por provincial (En unidad / % de participación 2016 – 2017)



Fuente: AEADE – Anuario 2017

Anexo 3: Análisis financiero de las principales compañías del sector automotriz ecuatoriano

	AUTOLANDIA S.A.			ASIAUTO S.A.			ASIACAR S.A.		
	2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017
BG									
Activo	26,665,430	23,214,222	28,231,156	31,144,342	45,300,809	55,266,987	11,042,407	9,717,298	12,885,330
Pasivo	8,430,801	5,629,722	10,574,523	12,122,564	23,970,682	29,244,232	6,267,321	5,139,607	8,025,714
Patrimonio	18,234,629	17,584,500	17,656,634	19,021,778	21,330,127	26,022,755	4,775,086	4,577,691	4,859,616
	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PG									
Ingresos	32,903,734	21,553,776	36,618,231	83,301,240	93,627,046	114,224,996	25,302,408	21,449,742	35,389,260
Costo de ventas	28,122,946	18,680,748	32,167,714	70,784,212	82,121,669	100,188,436	21,658,306	18,369,739	31,484,662
Gastos	3,228,695	2,658,913	3,369,990	7,706,181	7,950,064	9,699,078	2,845,086	3,086,343	3,416,319
Utilidad ejercicio	1,552,093	214,114	1,080,527	4,810,847	3,555,313	4,337,482	799,016	-	488,279
Pérdida ejercicio	-	-	-	-	-	-	-	-6,340	-
PT	232,814	32,117	162,079	721,627	533,297	650,622	119,852	-	73,242
UDPT	1,319,279	181,997	918,448	4,089,220	3,022,016	3,686,860	679,163	-	415,037
22% Imp. Renta	290,241	40,039	202,058	899,628	664,844	811,109	149,416	-	91,308
Utilidad neta	1,029,038	141,958	716,389	3,189,592	2,357,173	2,875,750	529,747	-	323,729

2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017
------	------	------	------	------	------	------	------	------

Gestión

Rotación de ventas = $\frac{\text{Ventas}}{\text{Activo Total}}$	1.23	0.93 	0.93	2.67	2.07	2.07	2.29	2.21	2.75
--	------	--	------	------	------	------	------	------	------

Rentabilidad

Marge bruto = $\frac{\text{Ventas netas} - \text{Costo de venta}}{\text{Ventas}}$	15%	13%	12%	15%	12%	12%	14%	14%	11%
---	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Nota

*PT: Participación Trabajadores

*UDPT: Utilidad después participación trabajadores

Fuente: Superintendencia de Compañías